Libro electrónico del Proyecto Gutenberg, La influencia del poder marítimo en la historia, 1660-1783, por AT Mahan

Título: La influencia del poder marítimo en la historia, 1660-1783

Autor: AT Mahan

Fecha de publicación: 26 de septiembre de 2004 [libro electrónico n.º 13529]

Actualizado más recientemente: 19 de noviembre de 2007

Idioma: inglés

Codificación del juego de caracteres: ISO-8859-1

INICIO DEL PROYECTO GUTENBERG EBOOK LA INFLUENCIA DE LA POTENCIA DEL MAR SOBRE HISTORIA, 1660-1783

Texto electrónico preparado por AE Warren y revisado por Jeannie Howse, Frank van Drogen, Paul Hollander y el equipo de revisión distribuida en línea del Proyecto Gutenberg (http://www.pgdp.net)

Versión HTML preparada por Jeannie Howse, Frank van Drogen, Paul Hollander y el equipo de revisión distribuido en línea del Proyecto Gutenberg

Nota del transcriptor:

Se han conservado la separación de palabras y la ortografía inconsistentes en el documento original.

Se han corregido errores tipográficos evidentes. Para obtener una lista completa, consulte el final de este documento.

Haga clic en las imágenes para ver una versión más grande.

LA INFLUENCIA DEL PODER DEL MAR SOBRE LA HISTORIA

1660-1783

By

EN MAHAN, DCL, LL.D.

Author of "The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812," etc.



DUODÉCIMA EDICIÓN

BOSTON
PEQUEÑOS, MARRONES Y COMPAÑÍA

Impreso en los Estados Unidos de América.

PREFACIO.

El objetivo definido propuesto en esta obra es un examen de la historia general de Europa y América con especial referencia al efecto del poder marítimo en el curso de esa historia. Los historiadores generalmente no han estado familiarizados con las condiciones del mar, ya que no tienen ningún interés ni conocimiento especial sobre él; y, en consecuencia, se ha pasado por alto la profunda influencia determinante de la fuerza marítima sobre las grandes cuestiones. Esto es aún más cierto en ocasiones particulares que en la tendencia general del poder marítimo. Es fácil decir de manera general que el uso y control del mar es y ha sido un gran factor en la historia del mundo; es más problemático buscar y mostrar su orientación exacta en un momento particular. Sin embargo, a menos que se haga esto, el reconocimiento de la importancia general sigue siendo vago e insustancial; no descansar, como debería, en una colección de casos especiales en los que el efecto preciso ha quedado claro mediante un análisis de las condiciones en los momentos dados.

Un curioso ejemplo de esta tendencia a menospreciar la influencia del poder marítimo en los acontecimientos puede extraerse de [iv] dos escritores de esa nación inglesa que más que ninguna otra ha debido su grandeza al mar. "Dos veces", dice Arnold en su Historia de Roma, "se ha presenciado la lucha del genio individual más elevado contra los recursos e instituciones de una gran nación, y en ambos casos la nación salió victoriosa. Durante diecisiete años, Aníbal luchó contra Roma". , durante dieciséis años Napoleón luchó contra Inglaterra; los esfuerzos del primero terminaron en Zama, los del segundo en Waterloo." Sir Edward Creasy, citando esto, añade: "Sin embargo, apenas se ha tratado adecuadamente un punto de la similitud entre las dos guerras; es decir, el notable paralelo entre el general romano que finalmente derrotó al gran cartaginés y el general inglés. quien dio el último y mortal derrocamiento al emperador francés. Escipión y Wellington ocuparon durante muchos años mandos de gran importancia, pero alejados de los principales teatros de guerra. El mismo país fue el escenario de la principal carrera militar de cada uno. Fue en En España, Escipión, al igual que Wellington, se enfrentó y derrocó sucesivamente a casi todos los generales subordinados del enemigo antes de enfrentarse al principal campeón y conquistador. Tanto Escipión como Wellington restauraron la confianza de sus compatriotas en las armas cuando fueron sacudidos por una serie de reveses, y cada uno "Todos ellos cerraron una guerra larga y peligrosa con una derrota completa y abrumadora del líder elegido y de los veteranos elegidos del enemigo".

Ninguno de estos ingleses menciona la coincidencia aún más sorprendente: que en ambos casos el dominio del mar recaía en el vencedor. El control romano del agua obligó a Aníbal a emprender esa larga y peligrosa marcha a través de la Galia en la que se [v] consumieron más de la mitad de sus tropas veteranas; permitió a Escipión el mayor, mientras enviaba su ejército desde el Ródano a España, interceptar las comunicaciones de Aníbal, regresar en persona y enfrentarse al invasor en Trebia. Durante toda la guerra, las legiones pasaron por agua, tranquilas e incansables, entre España, que era la base de Aníbal, e Italia, mientras que el resultado de la batalla decisiva del Metauro, que dependía de la posición interior de los ejércitos romanos con referencia a las fuerzas de Asdrúbal y Aníbal, se debió en última instancia a que el hermano menor no podía traer sus refuerzos por mar, sino sólo por tierra a través de la Galia. Por lo tanto, en el momento crítico los dos ejércitos cartagineses quedaron separados por la longitud de Italia, y uno fue destruido por la acción combinada de los generales romanos.

Por otra parte, los historiadores navales se han preocupado poco por la conexión entre la historia general y su propio tema particular, limitándose generalmente al deber de simples cronistas de sucesos navales. Esto es menos cierto para los franceses que para los ingleses; el genio y la formación de los antiguos

llevándolos a una investigación más cuidadosa de las causas de resultados particulares y de la relación mutua de los acontecimientos.

Sin embargo, no existe, dentro del conocimiento del autor, ninguna obra que profese el objeto particular aquí. buscado; es decir, una estimación del efecto del poder marítimo sobre el curso de la historia y la prosperidad de las naciones. [vii] Como otras historias tratan de las guerras, la política y las condiciones sociales y económicas de los países, tocan asuntos marítimos sólo de manera incidental y generalmente sin simpatía, por lo que el presente trabajo tiene como objetivo poner el tema marítimo intereses en primer plano, sin divorciarlos, sin embargo, de su entorno de causa y efecto en historia general, pero tratando de mostrar cómo modificaron a estas últimas y fueron modificados por ellas.

El período abarcado va desde 1660, cuando la era de los veleros, con sus características distintivas, apenas había comenzado, hasta 1783, el fin de la Revolución Americana. Mientras que el hilo de la historia general sobre el que se desarrollaron las sucesivas Los acontecimientos marítimos son intencionadamente ligeros, el esfuerzo ha sido presentar un esquema claro y preciso. Escribiendo como oficial naval en plena simpatía por su profesión, el autor no ha dudado en divagar libremente sobre cuestiones de política, estrategia y táctica navales; pero como se ha evitado el lenguaje técnico, se espera que estos Los asuntos, presentados de forma sencilla, resultarán de interés para el lector no profesional.

EN MAHAN

Diciembre de 1889.

[vii]

CONTENIDO.

INTRODUCTORIO.

CAPÍTULO I.

Discusión de los elementos del poder marítimo.

CAPITULO DOS.

Estado de Europa en 1660.—Segunda Guerra Anglo-Holandesa, 1665-1667.—
Batallas navales de Lowestoft y de los cuatro días

CAPÍTULO III.

Guerra de Inglaterra y Francia en alianza contra los Estados Unidos Provincias, 1672-1674.—Finalmente, de Francia contra la Europa unida, 1674-1678.—Batallas navales de Solebay, Texel y Stromboli.

CAPÍTULO IV.

Revolución Inglesa.—Guerra de la Liga de Augsburgo, 1688-1697.— Batallas navales de Beachy Head y La Hougue.

CAPÍTULO V. [xii]

Guerra de Sucesión Española, 1702-1713.—Batalla Naval de Málaga.

CAPÍTULO VI.

La Regencia en Francia.—Alberoni en España.—Políticas de Walpole y Fleuri.—Guerra de Sucesión Polaca.—El comercio de contrabando inglés América española.—Gran Bretaña declara la guerra a España.—1715-1739.

CAPÍTULO VII.

Guerra entre Gran Bretaña y España, 1739.—Guerra de Austria Sucesión, 1740.—Francia se une a España contra Gran Bretaña, 1744.—Mar Batallas de Matthews, Anson y Hawke.—Paz de Aix-la-Chapelle, 1748.

CAPÍTULO VIII.

Guerra de los Siete Años, 1756-1763. El poder abrumador de Inglaterra y Conquistas en los mares, en América del Norte, Europa, Oriente y Occidente Indias.—Batallas navales: Byng frente a Menorca; Hawke y Conflans; pocock y D'Aché en las Indias Orientales.

CAPÍTULO IX.

Curso de los acontecimientos desde la paz de París hasta 1778.—Guerra marítima
Como consecuencia de la Revolución Americana.—Batalla naval frente a Ouessant.

CAPÍTULO X.

Guerra marítima en América del Norte y las Indias Occidentales, 1778-1781.—Su Influencia en el curso de la revolución americana.—Acciones de flotas frente a Granada, Dominica y la Bahía de Chesapeake.

CAPÍTULO XI.

[xviii]

Guerra Marítima en Europa, 1779-1782.

CAPÍTULO XII.

Acontecimientos en las Indias Orientales, 1778-1781.—Suffren zarpa de Brest para India, 1781.—Su brillante campaña naval en los mares de la India, 1782, 1783.

CAPÍTULO XIII.

Acontecimientos en las Indias Occidentales después de la rendición de Yorktown.—
Encuentros de De Grasse con Hood.—La batalla naval de los santos.—
1781-1782.

CAPÍTULO XIV.

Discusión crítica de la guerra marítima de 1778.

LISTA DE ILUSTRACIONES.

LISTA DE MAPAS.

PLANES DE BATALLAS NAVALES.

En estos planos, cuando se utilizan las letras mayúsculas A, B, C y D, todas las posiciones marcadas por el mismo capital son simultáneas.

[xxiii]

INFLUENCIA

DE

EL PODER DEL MAR SOBRE LA HISTORIA.

INTRODUCTORIO.

La historia de Sea Power es en gran medida, aunque no exclusivamente, una narración de contiendas entre naciones, de rivalidades mutuas y de violencia que frecuentemente culmina en guerra. La profunda influencia del comercio marítimo sobre la riqueza y la fuerza de los países se vio claramente mucho antes de que se detectaran los verdaderos principios que regían su crecimiento y prosperidad. Para asegurar al propio pueblo una parte desproporcionada de tales beneficios, se hacían todos los esfuerzos posibles para excluir a otros, ya fuera mediante métodos legislativos pacíficos de monopolio o regulaciones prohibitivas o, cuando éstos fracasaban, mediante la violencia directa. El choque de intereses, los sentimientos de ira suscitados por los intentos contradictorios de apropiarse de la mayor parte, si no de la totalidad, de las ventajas del comercio y de las distantes regiones comerciales inestables, condujeron a guerras. Por otra parte, las guerras que surgen por otras causas han visto mucho modificado su desarrollo y resultado por el control del mar. Por lo tanto, la historia del poder marítimo, si bien abarca en su amplio alcance todo lo que tiende a hacer grande a un pueblo en el mar o junto al mar, es en gran medida una historia militar; y es en este aspecto que se abordará principalmente, aunque no exclusivamente, en las páginas siguientes.

Los grandes líderes militares recomiendan un estudio de la historia militar del pasado como este, como algo esencial para corregir ideas y conducir hábilmente la guerra en el futuro. Napoleón nombra entre las campañas que debe estudiar el aspirante [2] a soldado las de Alejandro, Aníbal y César, quienes desconocían la pólvora; y existe un acuerdo sustancial entre los escritores profesionales en que, si bien muchas de las condiciones de la guerra varían de una época a otra con el progreso de las armas, hay ciertas enseñanzas en la escuela de historia que permanecen constantes y, por lo tanto, son de aplicación universal. , pueden ser elevados al rango de principios generales. Por la misma razón, el estudio de la historia marítima del pasado resultará instructivo por su ilustración de los principios generales de la guerra marítima, a pesar de los grandes cambios que los avances científicos del último medio siglo han producido en las armas navales. , y por la introducción del vapor como fuerza motriz.

Por lo tanto, es doblemente necesario estudiar críticamente la historia y la experiencia de la guerra naval en la época de los barcos de vela, porque si bien se descubrirá que ofrecen lecciones de aplicación y valor actuales, las armadas de vapor aún no han hecho una historia que pueda citarse. como decisivo en su enseñanza. De uno tenemos mucho conocimiento experimental; del otro, prácticamente ninguno. De ahí que las teorías sobre la guerra naval del futuro sean casi totalmente presuntivas; y aunque se ha intentado darles una base más sólida insistiendo en la semejanza entre flotas de barcos de vapor y flotas de galeras movidas por remos, que tienen una historia larga y bien conocida, será mejor no dejarse llevar por esta analogía hasta que haya sido probado a fondo. De hecho, el parecido está lejos de ser superficial. La característica que tienen en común el vapor y la cocina es la capacidad de moverse en cualquier dirección independientemente del viento. Semejante poder establece una distinción radical entre esas clases de buques y el velero; pues estos últimos sólo pueden seguir un número limitado de rumbos cuando sopla el viento, y deben permanecer inmóviles cuando éste falla. Pero si bien es sabio observar las cosas que son iguales, también es sabio buscar las que son diferentes; porque cuando la imaginación se deja llevar por la detección de puntos de semejanza, una de las actividades mentales más placenteras, tiende a impacientarse ante [3] cualquier divergencia en sus paralelos recién descubiertos, y por eso puede pasar por alto o negarse a reconocer. semejante. Así, la galera y el barco de vapor tienen en común, aunque desigualmente desarrolladas, la importante característica mencionada, pero difieren al menos en dos puntos; y al apelar a la historia de la galera en busca de lecciones sobre cómo luchar contra los barcos de vapor, es necesario tener constantemente en cuenta tanto las diferencias como las semejanzas, o se pueden hacer deducciones falsas. La fuerza motriz de la galera, cuando estaba en uso, disminuyó necesaria y rápidamente, porque la fuerza humana no podía mantener por mucho tiempo esfuerzos tan agotadores y, en consecuencia, los movimientos tácticos podían continuar pero por un tiempo limitado; [1] y nuevamente, durante el

Las armas ofensivas del período de las galeras no sólo eran de corto alcance, sino que se limitaban casi por completo al encuentro cuerpo a cuerpo. Estas dos condiciones condujeron casi necesariamente a una acometida mutua, no sin algunos hábiles intentos de volverse o doblarse hacia el enemigo, seguidos de una melée cuerpo a cuerpo . En tal avalancha y en tal melé , un gran consenso de la opinión naval respetable, e incluso eminente, de hoy en día encuentra el resultado necesario de las armas navales modernas, una especie de Feria de Donnybrook, en la que, como muestra la historia de las melées , Será difícil distinguir entre amigos y enemigos. Cualquiera que sea el valor de esta opinión, no puede pretender tener una base histórica en el solo hecho de que las galeras y los barcos de vapor pueden moverse en cualquier momento directamente hacia el enemigo y llevar un pico en la proa, independientemente del punto en el que se encuentren las galeras. y el barco de vapor difieren. Hasta ahora esta opinión es sólo una presunción, sobre la cual el juicio final bien puede diferirse hasta que el juicio de batalla haya arrojado más luz. Hasta entonces, hay lugar para la opinión contraria: que una melé entre flotas [4] numéricamente iguales, en la que la habilidad se reduce al mínimo, no es lo mejor que se puede hacer con las elaboradas y poderosas armas de esta época. Cuanto más seguro está un almirante, cuanto mejor es el desarrollo táctico de su flota, mejores son sus capitanes, más reacio debe necesariamente ser a entrar en una melé con fuerzas iguales, en la que todas estas ventajas se desperdician, reina el azar. supremo, y su flota será colocada en términos de igualdad con un conjunto de barcos que nunca antes han actuado juntos. [2] La historia tiene lecciones sobre cuándo las mêlées están o no en orden.

La galera, pues, tiene un parecido sorprendente con el vapor, pero difiere en otras características importantes que no son tan inmediatamente evidentes y, por tanto, se tienen menos en cuenta. En el velero, por el contrario, lo que llama la atención es la diferencia entre éste y el barco más moderno; los puntos de semejanza, aunque existen y fáciles de encontrar, no son tan obvios y, por tanto, se les presta menos atención. Esta impresión se ve reforzada por la sensación de absoluta debilidad del velero en comparación con el vapor, debido a su dependencia del viento; olvidando que, como el primero peleó con sus iguales, las lecciones tácticas son válidas. La galera nunca quedó reducida a la impotencia por la calma, y por eso recibe más respeto en nuestros días que el velero; sin embargo, este último lo desplazó y permaneció supremo hasta la utilización del vapor. Las facultades de herir a un enemigo a gran distancia, de maniobrar durante un tiempo ilimitado sin desgastar a los hombres, de dedicar la mayor parte de la tripulación a las armas ofensivas en lugar de al remo, son comunes al velero y del vapor, y son al menos tan importantes, considerados tácticamente, como la capacidad de la galera para moverse en calma o contra el viento.

Al buscar semejanzas hay una tendencia no sólo a pasar por alto los puntos de diferencia, sino también a exagerar los [5] puntos de semejanza, a ser fantasioso. Se puede considerar así señalar que, así como el velero tenía cañones de largo alcance, con un poder de penetración comparativamente grande, y carronadas, que eran de menor alcance pero de gran efecto aplastante, así el vapor moderno tiene sus baterías de largo alcance. los cañones y los torpedos, estos últimos sólo son efectivos dentro de una distancia limitada y luego dañan por aplastamiento, mientras que el arma, como antaño, apunta a la penetración. Sin embargo, éstas son consideraciones claramente tácticas, que deben afectar los planes de almirantes y capitanes; y la analogía es real, no forzada. Así también tanto el velero como el vapor contemplan el contacto directo con un barco enemigo: el primero para abordarlo, el segundo para hundirlo mediante embestida; y para ambos ésta es la más difícil de sus tareas, porque para llevarla a cabo el barco debe ser llevado a un solo punto del campo de acción, mientras que las armas de proyectiles pueden usarse desde muchos puntos de un área amplia.

Las posiciones relativas de dos veleros, o flotas, con referencia a la dirección del viento implicaban cuestiones tácticas de suma importancia, y tal vez fueran el principal cuidado de los marineros de esa época. A simple vista puede parecer que, dado que esto se ha convertido en un asunto de tanta indiferencia para el vapor, no se pueden encontrar analogías en las condiciones actuales, y las lecciones de la historia a este respecto son inútiles. Una consideración más cuidadosa de las características distintivas del sotavento y del "medidor" meteorológico[3], dirigida a sus características esenciales y sin tener en cuenta los detalles secundarios, mostrará que esto es un error. La característica distintiva del barómetro era que confería el poder de dar o rechazar la batalla a voluntad, lo que a su vez conlleva la ventaja habitual de una actitud ofensiva en la [6] elección del método de ataque. Esta ventaja iba acompañada de ciertos inconvenientes, como la irregularidad introducida en la orden, la exposición a cañonazos de rastrillo o enfilado y el sacrificio de parte o la totalidad del fuego de artillería del asaltante, todos los cuales se incurrían al acercarse al enemigo. El barco o flota con sotavento no podía atacar; si no deseaba retirarse, su acción se limitaba a la defensiva y a recibir batalla en las condiciones del enemigo. Esta desventaja fue compensada por la relativa facilidad para mantener intacto el orden de la batalla y por un fuego de artillería sostenido al que el enemigo durante un tiempo fue incapaz de responder. Históricamente, estas características favorables y desfavorables tienen su contrapartida y analogía en las operaciones ofensivas y defensivas de todas las épocas. La ofensiva asume ciertos riesgos y desventajas para alcanzar y destruir al enemigo; la defensa, mientras siga siendo así, rechaza los riesgos del avance, se aferra a una posición cuidadosa y ordenada y aprovecha la exposición a la que se somete el agresor.

Estas diferencias radicales entre el tiempo y el sotavento se reconocían tan claramente, a través de la nube de detalles menores que las acompañaban, que los ingleses solían elegir el primero, porque su política constante era atacar y destruir a su enemigo; mientras que los franceses buscaron el margen de maniobra, porque al hacerlo

Por lo general, podían paralizar al enemigo a medida que se acercaba y así evadir encuentros decisivos y preservar sus barcos. Los franceses, con raras excepciones, subordinaron la acción de la marina a otras consideraciones militares, escatimaron el dinero gastado en ella y, por tanto, trataron de economizar su flota asumiendo una posición defensiva y limitando sus esfuerzos a repeler los asaltos. Para este procedimiento, la ventaja, hábilmente utilizada, se adaptó admirablemente siempre que un enemigo mostrara más coraje que conducta; pero cuando Rodney mostró la intención de aprovechar la ventaja del viento, no sólo para atacar, sino para realizar una formidable concentración en una parte de la línea enemiga, su cauteloso oponente, De Guichen, cambió de táctica. [7] En la primera de sus tres acciones el francés tomó ventaja; pero después de reconocer el propósito de Rodney, maniobró para aprovechar el viento, no para atacar, sino para rechazar la acción excepto en sus propios términos. El poder de asumir la ofensiva o de rechazar la batalla ya no reside en el viento, sino en el bando que tiene mayor velocidad; lo cual en una flota dependerá no sólo de la velocidad de los barcos individuales, sino también de su uniformidad táctica de acción. De ahora en adelante los barcos que tengan mayor velocidad tendrán el barómetro.

Por lo tanto, no es una expectativa vana, como muchos piensan, buscar lecciones útiles tanto en la historia de los veleros como en la de las galeras. Ambos tienen sus puntos de semejanza con el barco moderno; ambos tienen también puntos de diferencia esencial, que hacen imposible citar sus experiencias o modos de acción como precedentes tácticos a seguir. Pero un precedente es diferente y menos valioso que un principio. El primero puede ser originalmente defectuoso o puede dejar de aplicarse por un cambio de circunstancias; este último tiene su raíz en la naturaleza esencial de las cosas y, por variada que sea su aplicación a medida que cambian las condiciones, sigue siendo un estándar al que la acción debe ajustarse para lograr el éxito. La guerra tiene esos principios; su existencia es detectada por el estudio del pasado, que los revela en éxitos y fracasos, los mismos de una época a otra. Las condiciones y las armas cambian; pero para hacer frente a una o manejar con éxito las otras, se debe tener respeto a estas constantes enseñanzas de la historia en las tácticas del campo de batalla, o en aquellas operaciones de guerra más amplias que se incluyen bajo el nombre de estrategia.

Sin embargo, es en estas operaciones más amplias, que abarcan todo un teatro de guerra, y en una contienda marítima puede cubrir una gran parte del globo, donde las enseñanzas de la historia tienen un valor más evidente y permanente, porque las condiciones siguen siendo más permanentes. El teatro de la guerra puede ser mayor o menor, sus dificultades más o menos pronunciadas, los ejércitos contendientes más o menos grandes, los movimientos necesarios más o menos fáciles, pero todo esto [8] son simplemente diferencias de escala, de grado, no de tipo. A medida que un desierto da lugar a la civilización, cuando se multiplican los medios de comunicación, cuando se abren caminos, se construyen puentes sobre ríos, aumentan los recursos alimentarios, las operaciones de guerra se vuelven más fáciles, más rápidas y más extensas; pero los principios a los que deben conformarse siguen siendo Cuando la marcha a pie fue sustituida por el transporte de tropas en coches, cuando estos a su vez dieron paso al ferrocarril, la escala de las distancias aumentó o, si se prefiere, la escala del tiempo disminuyó; pero los principios que dictaban el punto en que debía concentrarse el ejército, la dirección en que debía moverse, la parte de la posición enemiga que debía atacar, la protección de las comunicaciones, no fueron alterados. Así, en el mar, el avance desde la galera que se arrastra tímidamente de puerto en puerto hasta el velero que se lanza audazmente hacia los confines de la tierra, y desde este último hasta el barco de vapor de nuestro tiempo, ha aumentado el alcance y la rapidez de las operaciones navales sin cambiar necesariamente los principios que deben regirlas; y el discurso de Hermócrates de hace dos mil trescientos años, antes citado, contenía un plan estratégico correcto, que es tan aplicable en sus principios ahora como lo era entonces. Antes de que ejércitos o flotas hostiles entren en contacto (una palabra que quizás mejor que cualquier otra indica la línea divisoria entre táctica y estrategia), hay una serie de cuestiones que decidir, que abarcan todo el plan de operaciones en todo el teatro de guerra. Entre ellos se encuentran el correcto funcionamiento de la marina en la guerra; su verdadero objetivo; el punto o puntos en los que debe concentrarse; el establecimiento de depósitos de carbón y suministros; el mantenimiento de las comunicaciones entre estos depósitos y la base de operaciones; el valor militar de la destrucción del comercio como operación de guerra decisiva o secundaria; el sistema mediante el cual la destrucción del comercio puede llevarse a cabo de manera más eficiente, ya sea mediante cruceros dispersos o manteniendo en vigor algún centro vital a través del cual debe pasar el transporte marítimo comercial. Todas estas son cuestiones estratégicas, y sobre todas ellas la historia tiene mucho que decir. Últimamente ha habido una valiosa discusión en los círculos navales ingleses sobre los méritos comparativos de las políticas de dos grandes almirantes ingleses, Lord Howe y Lord St. Vincent, en la disposición de la marina inglesa cuando estaba en [9] guerra con Francia. La cuestión es puramente estratégica y no tiene un mero interés histórico; es de vital importancia ahora, y los principios sobre los que se basa su decisión son los mismos ahora que entonces. La política de San Vicente salvó a Inglaterra de la invasión y, en manos de Nelson y sus hermanos almirantes, condujo directamente a Trafalgar.

Es, pues, especialmente en el campo de la estrategia naval donde las enseñanzas del pasado tienen un valor que no ha disminuido en modo alguno. Allí son útiles no sólo como ilustrativos de principios, sino también como precedentes, debido a la relativa permanencia de las condiciones. Esto es menos evidente en cuanto a las tácticas, cuando las flotas chocan en el punto al que las han llevado consideraciones estratégicas. El incesante progreso de la humanidad provoca continuos cambios en las armas; y con eso debe venir un cambio continuo en la forma de luchar,

—en el manejo y disposición de tropas o barcos en el campo de batalla. De ahí surge una tendencia por parte de muchos relacionados con asuntos marítimos a pensar que no se puede obtener ninguna ventaja del estudio de experiencias anteriores; que el tiempo tan empleado sea una pérdida. Esta visión, aunque natural, no sólo deja completamente fuera de vista aquellas amplias consideraciones estratégicas que llevan a las naciones a poner a flote flotas, que dirigen la esfera de su acción y que, por lo tanto, han modificado y seguirán modificando la historia del mundo, sino que también es unilateral y estrecho incluso en cuanto a tácticas. Las batallas del pasado tuvieron éxito o fracasaron según se libraran de conformidad con los principios de la guerra; y el marinero que estudie cuidadosamente las causas del éxito o del fracaso no sólo detectará y asimilará gradualmente estos principios, sino que también adquirirá una mayor aptitud para aplicarlos al uso táctico de los barcos y armas de su época. Observará también que los cambios de táctica no sólo han tenido lugar después de cambios de armas, lo que necesariamente es el caso, sino que el intervalo entre tales cambios ha sido excesivamente largo. Esto se debe sin duda al hecho de que el perfeccionamiento de las armas se debe a la energía [10]
de uno o dos hombres, mientras que los cambios de táctica deben superar la inercia de una clase conservadora; pero es un gran mal. Sólo puede remediarse mediante un reconocimiento sincero de cada cambio, mediante un estudio cuidadoso de los poderes y limitaciones del nuevo barco o arma, y mediante la consiguiente adaptación del método de uso a las cualidades que posee, que constituirán sus tácticas. . La historia muestra que es vano esperar que los militares generalmente se tomen la molestia de hacer esto, pero que el que lo haga irá a la batalla con una gran ventaja, una lección en sí misma de valor nada despreciable.

Por lo tanto, podemos aceptar ahora las palabras de un táctico francés, Morogues, que escribió hace un siglo y cuarto: "Las tácticas navales se basan en condiciones cuyas causas principales, a saber, las armas, pueden cambiar; lo que a su vez provoca necesariamente un cambio". en la construcción de los buques, en la manera de manejarlos y, finalmente, en la disposición y manejo de las flotas." Su afirmación adicional de que "no es una ciencia fundada sobre principios absolutamente invariables" está más abierta a la crítica. Sería más correcto decir que la aplicación de sus principios varía a medida que cambian las armas. La aplicación de los principios varía sin duda también en la estrategia de vez en cuando, pero la variación es mucho menor; y por tanto el reconocimiento del principio subyacente es más fácil. Esta afirmación es de suficiente importancia para nuestro tema como para recibir algunas ilustraciones de acontecimientos históricos.

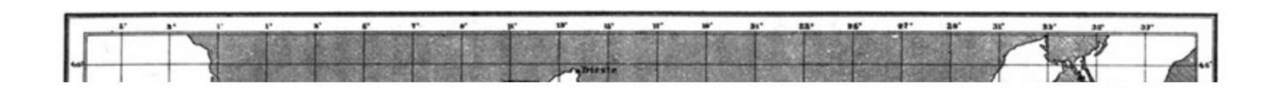
La batalla del Nilo, en 1798, no sólo fue una victoria abrumadora para los ingleses sobre la flota francesa, sino que también tuvo el efecto decisivo de destruir las comunicaciones entre Francia y el ejército de Napoleón en Egipto. En la batalla misma, el almirante inglés Nelson dio un brillante ejemplo de gran táctica, si ésta es, como se ha definido, "el arte de hacer buenas combinaciones tanto antes de las batallas como durante su desarrollo". La combinación táctica particular dependía de una condición ya superada, que era la incapacidad de los barcos a sotavento de una flota anclada de acudir en ayuda de los barcos meteorológicos antes de que estos últimos fueran destruidos; pero los principios que subyacen a la combinación, a saber, elegir aquella parte del orden enemigo que [11]
sea menos fácil de ayudar y atacarla con fuerzas superiores, no han desaparecido. La acción del almirante Jervis en el cabo de San Vicente, cuando con quince barcos obtuvo una victoria sobre veintisiete, estuvo dictada por el mismo principio, aunque en este caso el enemigo no estaba anclado, sino en camino. Sin embargo, las mentes de los hombres están constituidas de tal manera que parecen más impresionadas por la transitoriedad de las condiciones que por el principio inmortal que las hizo frente. Por el contrario, en el efecto estratégico de la victoria de Nelson sobre el curso de la guerra, el principio implicado no sólo se reconoce más fácilmente, sino que se ve inmediatamente que es aplicable a nuestros días. La cuestión de la empresa en Egipto dependía de mantener abiertas las comunicaciones con Francia. La victoria del Nilo destruyó la fuerza naval, que era la única que podía asegurar las comunicaciones, y determinó el fracaso final; y se ve de inmediato, no sólo que el golpe fue dado de acuerdo con el principio de atacar la línea de comunicación del enemigo, sino también que el mismo principio es válido ahora, y lo sería igualmente en los días de la galera como del velero o del vapor.

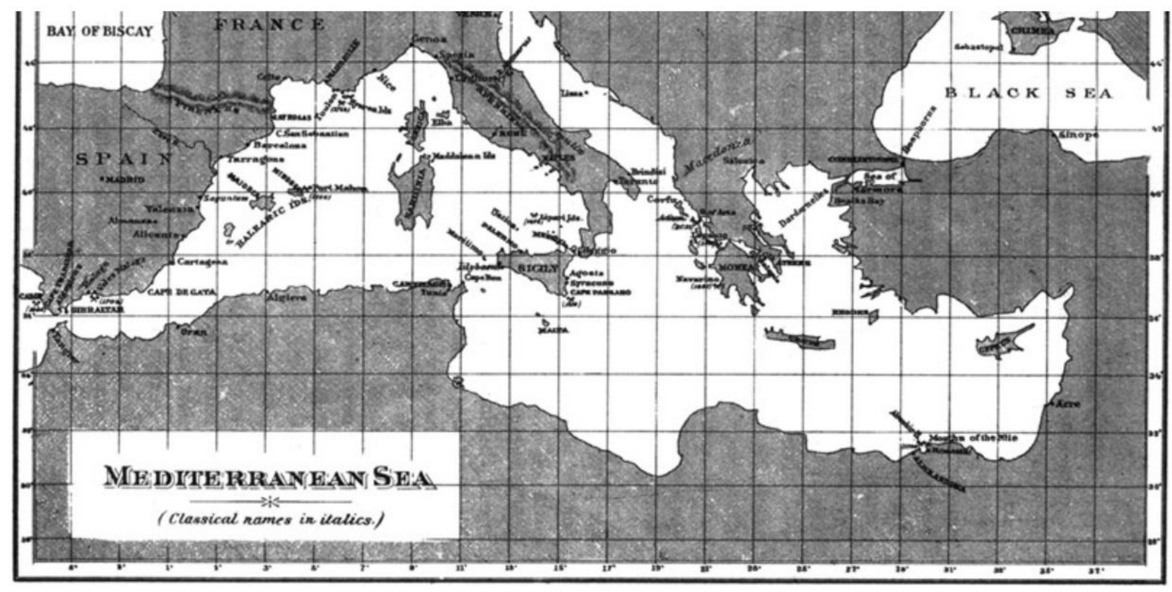
Sin embargo, un vago sentimiento de desprecio por el pasado, supuestamente obsoleto, se combina con una indolencia natural que ciega a los hombres incluso ante aquellas lecciones estratégicas permanentes que yacen cerca de la superficie de la historia naval. Por ejemplo, ¿cuántos consideran la batalla de Trafalgar, la corona de la gloria de Nelson y el sello de su genio, como algo más que un acontecimiento aislado de excepcional grandeza? ¿Cuántos se hacen la pregunta estratégica: "¿Cómo llegaron los barcos a estar ahí?" ¿Cuántos se dan cuenta de que es el acto final de un gran drama estratégico, que se prolongó durante un año o más, en el que dos de los más grandes líderes que jamás hayan existido, Napoleón y Nelson, se enfrentaron entre sí? En Trafalgar no fue Villeneuve el que fracasó, sino Napoleón el que fue vencido; no Nelson el que ganó, sino Inglaterra la que se salvó; ¿y por qué? Porque las combinaciones de Napoleón fracasaron, y las intuiciones y la actividad de Nelson mantuvieron a la flota inglesa siempre tras la pista [12]
del enemigo, y la sacaron a tiempo en el momento decisivo.[4] Las tácticas de Trafalgar, aunque susceptibles de crítica en detalle, eran en sus características principales conformes a los principios de la guerra, y su audacia estaba justificada tanto por la urgencia del caso como por los resultados; pero las grandes lecciones de eficiencia en la preparación, de actividad y energía en la ejecución, y de pensamiento y perspicacia por parte del líder inglés durante los meses anteriores, son lecciones estratégicas y, como tales, siguen siendo buenas.

En estos dos casos los acontecimientos se llevaron a su fin natural y decisivo. Se puede citar un tercero, en el que, como no se alcanzó tal fin definido, una opinión sobre lo que debería haberse hecho puede estar abierta a disputa. En la guerra de la Revolución Americana, Francia y España se aliaron contra Inglaterra en 1779. Las flotas unidas aparecieron tres veces en el Canal de la Mancha, una de ellas hasta el número de sesenta y seis velas de línea, lo que obligó a la flota inglesa a buscar refugio en su territorio. puertos porque son muy inferiores en número. Ahora, el gran objetivo de España era recuperar Gibraltar y Jamaica; y con el primer fin, los aliados realizaron inmensos esfuerzos tanto por tierra como por mar contra esa fortaleza casi inexpugnable. Fueron infructuosos. La pregunta que se sugiere (y es puramente de estrategia naval) es la siguiente: ¿No se habría recuperado más seguramente Gibraltar controlando el Canal de la Mancha, atacando a la flota británica incluso en sus puertos y amenazando a Inglaterra con la aniquilación del comercio y la invasión interna? , que mediante esfuerzos mucho mayores dirigidos contra un puesto avanzado distante y muy fuerte de su imperio? Los ingleses, que gozaban de una larga inmunidad, eran particularmente sensibles a los temores de invasión, y su gran confianza en sus flotas, si se hubieran sacudido bruscamente, los habría dejado proporcionalmente descorazonados. Independientemente de cómo se decida, la cuestión como punto estratégico es justa; y lo propone de otra forma un oficial francés de la época, que era partidario de dirigir el gran esfuerzo a una isla de las Indias Occidentales que podría intercambiarse por Gibraltar.[13] Sin embargo, no es probable que Inglaterra hubiera renunciado a la llave del Mediterráneo por cualquier otra posesión extranjera, aunque podría haberla cedido para salvar sus hogares y su capital. Napoleón dijo una vez que reconquistaría Pondicherry a orillas del Vístula. ¿Podría haber controlado el Canal de la Mancha, como lo hizo por un momento la flota aliada en 1779? ¿Cabe dudar de que habría conquistado Gibraltar en las costas de Inglaterra?

Para resaltar con más fuerza la verdad de que la historia sugiere un estudio estratégico e ilustra los principios de la guerra mediante los hechos que transmite, se tomarán dos ejemplos más, que son más remotos en el tiempo que el período especialmente considerado en esta obra. ¿Cómo sucedió que, en dos grandes contiendas entre las potencias de Oriente y Occidente en el Mediterráneo, en una de las cuales estaba en juego el imperio del mundo conocido, las flotas opuestas se enfrentaron en lugares tan cercanos entre sí como Actium? ¿Y Lepanto? ¿Fue esto una mera coincidencia, o se debió a condiciones que se repitieron y pueden volver a repetirse?[5] Si es esto último, vale la pena estudiar la razón; porque si volviera a surgir una gran potencia marítima oriental como la de Antonio o la de Turquía, las cuestiones estratégicas serían similares. De hecho, en la actualidad parece que el centro del poder marítimo, que reside principalmente en Inglaterra y Francia, está abrumadoramente en Occidente; pero si alguna posibilidad aumentara el control de la cuenca del Mar Negro, que ahora tiene Rusia, la posesión de la entrada al Mediterráneo, todas las condiciones estratégicas existentes que afectan el poder marítimo se modificarían. Ahora bien, si Occidente se enfrentara a Oriente, Inglaterra y Francia irían inmediatamente sin oposición al Levante, como lo hicieron en 1854, y como lo hizo sólo Inglaterra en 1878; En caso del cambio sugerido, Oriente, como dos veces antes, se encontraría con Occidente a medio camino.

En un período muy conspicuo y trascendental de la historia mundial, Sea Power tuvo una importancia y un peso estratégicos que han recibido escaso reconocimiento. Actualmente no se puede tener el conocimiento completo necesario[14] para rastrear en detalle su influencia en el resultado de la Segunda Guerra Púnica; pero los indicios que quedan son suficientes para afirmar que fue un factor determinante. No se puede formar un juicio exacto sobre este punto conociendo sólo los hechos de la contienda particular que hayan sido claramente transmitidos, pues, como de costumbre, las transacciones navales han sido ligeramente pasadas por alto; también es necesario estar familiarizado con los detalles de la historia naval general para sacar, a partir de leves indicaciones, inferencias correctas basadas en el conocimiento de lo que ha sido posible en períodos cuya historia es bien conocida. El control del mar, por real que sea, no implica que los barcos individuales o los pequeños escuadrones de un enemigo no puedan salir del puerto, no puedan cruzar extensiones de océano más o menos frecuentadas, realizar descensos hostigadores sobre puntos desprotegidos de una larga línea costera, entrar en puertos bloqueados. Por el contrario, la historia ha demostrado que tales evasiones siempre son posibles, hasta cierto punto, para la parte más débil, por grande que sea la desigualdad de fuerza naval. Por tanto, no es incompatible con el control general del mar, o de una parte decisiva del mismo, por parte de las flotas romanas, que el almirante cartaginés Bomílcar, en el cuarto año de la guerra, después de la sorprendente derrota de Cannas, desembarcara cuatro mil hombres. y un cuerpo de elefantes en el sur de Italia; ni que en el séptimo año, huyendo de la flota romana frente a Siracusa, apareciera nuevamente en Tarento, entonces en manos de Aníbal; ni que Aníbal enviara naves a Cartago; ni siquiera eso, al final se retiró sano y salvo a África con su ejército desperdiciado. Ninguna de estas cosas prueba que el gobierno de Cartago hubiera podido, si hubiera querido, haber enviado a Aníbal el apoyo constante que, de hecho, no recibió; pero tienden a crear una impresión natural de que se podría haber brindado esa ayuda. Por lo tanto, la afirmación de que la preponderancia romana en el mar tuvo un efecto decisivo en el curso de la guerra debe corroborarse mediante un examen de los hechos comprob
Por tanto, se puede estimar con justicia el tipo y grado de su influencia.





mar Mediterráneo

Listar

Al comienzo de la guerra, dice Mommsen, Roma controlaba los mares. Cualquiera que sea la causa o combinación de causas[15] que se atribuya, este Estado esencialmente no marítimo había establecido en la primera Guerra Púnica sobre su rival marítimo una supremacía naval, que aún duró. En la segunda guerra no hubo ninguna batalla naval de importancia, circunstancia que por sí misma, y más aún en conexión con otros hechos bien comprobados, indica una superioridad análoga a la que en otras épocas ha estado marcada por el mismo rasgo.

Como Aníbal no dejó memorias, se desconocen los motivos que le llevaron a emprender la peligrosa y casi ruinosa marcha a través de la Galia y los Alpes. Es cierto, sin embargo, que su flota en la costa de España no era lo suficientemente fuerte para hacer frente a la de Roma. De haberlo sido, aún podría haber seguido el camino que realmente siguió, por razones que pesaban sobre él; pero si hubiera ido por mar, no habría perdido treinta y tres mil de los sesenta mil soldados veteranos con que partió.

Mientras Aníbal realizaba esta peligrosa marcha, los romanos enviaban a España, al mando de los dos Escipiones mayores, una parte de su flota, llevando un ejército consular. Esto hizo que el viaje no sufriera pérdidas graves y el ejército se estableció con éxito al norte del Ebro, en la línea de comunicaciones de Aníbal. Al mismo tiempo se envió a Sicilia otra escuadra, con un ejército comandado por el otro cónsul. Los dos juntos sumaban doscientos veinte barcos. En su posición, cada uno se encontró y derrotó a un escuadrón cartaginés con una facilidad que puede inferirse de la ligera mención hecha de las acciones, y que indica la superioridad real de la flota romana.

Después del segundo año, la guerra asumió la siguiente forma: Aníbal, habiendo entrado en Italia por el norte, después de una serie de éxitos, pasó hacia el sur, rodeando Roma, y se estableció en el sur de Italia, viviendo del país, condición que tendía a alienar a los pueblo, y era especialmente precario cuando estaba en contacto con el poderoso sistema de control político y militar que Roma había establecido allí. Por lo tanto, desde el principio era urgentemente necesario que estableciera, entre él y alguna base confiable, ese flujo de suministros y refuerzos que en términos de la guerra moderna se llama "comunicaciones". Había tres regiones amigas que, cada una o todas, podían servir como base: la propia Cartago, Macedonia y España. Con los dos primeros la comunicación sólo se podía tener por vía marítima. Desde España, donde encontraba su más firme apoyo, se podía llegar a él tanto por tierra como por mar, a menos que un enemigo bloqueara el paso; pero la ruta marítima era la más corta y fácil.

En los primeros años de la guerra, Roma, mediante su poder marítimo, controlaba absolutamente la cuenca entre Italia, Sicilia y España, conocida como los mares Tirreno y Cerdeña. La costa marítima desde el Ebro hasta el Tíber le era en su mayor parte amigable. En el cuarto año, después de la batalla de Cannas, Siracusa abandonó la alianza romana, la revuelta se extendió por Sicilia y Macedonia también entró en una alianza ofensiva con Aníbal. Estos cambios ampliaron las operaciones necesarias de la flota romana y pusieron a prueba su fuerza. ¿Qué disposición se tomó al respecto y cómo influyó posteriormente en la lucha?

Los indicios son claros de que Roma en ningún momento dejó de controlar el mar Tirreno, pues sus escuadrones pasaban sin ser molestados de Italia a España. En la costa española también tuvo pleno dominio hasta que el joven Escipión consideró oportuno detener la flota. En el Adriático, se establecieron en Brindisi un escuadrón y una estación naval para controlar a Macedonia, que cumplió tan bien su tarea que ni un solo soldado de las falanges puso jamás un pie en Italia. "La falta de una flota de guerra"

dice Mommsen, "paralizó a Philip en todos sus movimientos". Aquí el efecto del Sea Power ni siquiera es una cuestión de inferencia.

En Sicilia, la lucha se centró en Siracusa. Allí se enfrentaron las flotas de Cartago y Roma, pero la superioridad evidentemente residía en esta última; porque aunque los cartagineses lograron en ocasiones arrojar suministros a la ciudad, evitaron enfrentarse a la flota romana en la batalla. Con Lilybæum, Palermo y Messina en sus manos, esta última estaba bien asentada en la costa norte de la isla. El acceso por el sur quedó abierto a los cartagineses, lo que les permitió mantener la insurrección. [17]

Juntando estos hechos, es una inferencia razonable, y respaldada por todo el tenor de la historia, que el poder marítimo romano controlaba el mar al norte de una línea trazada desde Tarragona en España hasta Lilybæum (la moderna Marsala), en el extremo occidental. de Sicilia, desde allí por el lado norte de la isla a través del estrecho de Messina hasta Siracusa, y de allí a Brindisi en el Adriático. Este control duró, inquebrantable, durante toda la guerra. No excluía las incursiones marítimas, grandes o pequeñas, como las que se han mencionado; pero sí prohibió las comunicaciones sostenidas y seguras que Aníbal necesitaba con urgencia.

Por otra parte, parece igualmente claro que durante los primeros diez años de la guerra la flota romana no fue lo suficientemente fuerte para operaciones sostenidas en el mar entre Sicilia y Cartago, ni mucho menos al sur de la línea indicada. Cuando Aníbal partió, asignó los barcos que tenía al mantenimiento de las comunicaciones entre España y África, que los romanos no intentaron entonces perturbar.

Por lo tanto, el poder marítimo romano expulsó a Macedonia por completo de la guerra. Esto no impidió que Cartago mantuviera una diversión útil y muy molesta en Sicilia; pero sí le impidió enviar tropas, cuando habrían sido más útiles, a su gran general en Italia. ¿Cómo fue en cuanto a España?

España era la región en la que el padre de Aníbal y el propio Aníbal habían basado su intención de invadir Italia. Durante dieciocho años antes de que esto comenzara, habían ocupado el país, ampliando y consolidando su poder, tanto político como militar, con rara sagacidad. Habían formado y entrenado en guerras locales un ejército numeroso y ahora veterano. Tras su propia partida, Aníbal confió el gobierno a su hermano menor, Asdrúbal, quien conservó hacia él hasta el final una lealtad y devoción que no tenía motivos para esperar de la ciudad madre de África maldita por la facción.

[18] En el momento de su partida, el poder cartaginés en España estaba asegurado desde Cádiz hasta el río Ebro. La región entre este río y los Pirineos estaba habitada por tribus amigas de los romanos, pero incapaces, en ausencia de estos últimos, de oponer una resistencia exitosa a Aníbal. Los derrotó, dejando once mil soldados bajo el mando de Hanno para mantener la posesión militar del país, no fuera que los romanos se establecieran allí y perturbaran así sus comunicaciones con su base.

Cneo Escipión, sin embargo, llegó al lugar por mar el mismo año con veinte mil hombres, derrotó a Hanón y ocupó tanto la costa como el interior al norte del Ebro. Los romanos conservaron así un terreno que cerraba por completo el camino entre Aníbal y los refuerzos de Asdrúbal, y desde donde podían atacar al poder cartaginés en España; mientras que sus propias comunicaciones con Italia, que eran por agua, estaban aseguradas por su supremacía naval. Construyeron una base naval en Tarragona, se enfrentaron a la de Asdrúbal en Cartagena y luego invadieron los dominios cartagineses. La guerra en España continuó bajo el mando de Escipión el mayor, aparentemente como un asunto secundario, con fortuna variable durante siete años; al final de ese tiempo Asdrúbal les infligió una derrota aplastante, los dos hermanos fueron asesinados y los cartagineses casi lograron abrirse paso hasta los Pirineos con refuerzos para Aníbal. El intento, sin embargo, fue frustrado por el momento; y antes de que pudiera renovarse, la caída de Capua liberó a doce mil romanos veteranos, que fueron enviados a España bajo el mando de Claudio Nerón, un hombre de habilidad excepcional, a quien se debió más tarde el movimiento militar más decisivo realizado por cualquier general romano durante la Segunda Guerra Mundial. Guerra Púnica. Este refuerzo oportuno, que nuevamente aseguró el control inestable de la línea de marcha de Asdrúbal, llegó por mar, un camino que, aunque más rápido y fácil, estaba cerrado a los cartagineses por la armada romana.

Dos años más tarde, Publio Escipión el joven, celebrado después como Africano, recibió el mando en España y capturó Cartagena mediante un ataque militar y naval combinado; tras lo cual dio el paso más extraordinario: desmantelar su flota y transferir a los marineros al ejército. No contento con actuar simplemente como fuerza "contenedora"[6] contra Asdrúbal cerrando los pasos de los Pirineos, Escipión avanzó hacia el sur de España y libró una batalla severa pero indecisa en el Guadalquivir; después de lo cual Asdrúbal se escabulló de él, se apresuró hacia el norte, cruzó los Pirineos por su extremo occidental y avanzó hacia Italia, donde la posición de Aníbal se debilitaba día a día, sin ser reemplazada la pérdida natural de su ejército. [19]

La guerra había durado diez años, cuando Asdrúbal, habiendo sufrido pocas pérdidas en el camino, entró en Italia por el norte. El

Las tropas que trajo, si se unieran con seguridad a las que estaban bajo el mando del incomparable Aníbal, podrían dar un giro decisivo a la guerra, porque la propia Roma estaba casi agotada; los vínculos de hierro que unían a sus propias colonias y a los Estados aliados estaban tensos al máximo, y algunos ya se habían roto. Pero la posición militar de los dos hermanos también era extremadamente peligrosa. Estando uno en el río Metauro y el otro en Apulia, a doscientas millas de distancia, cada uno se enfrentaba a un enemigo superior, y ambos ejércitos romanos estaban entre sus oponentes separados. Esta falsa situación, así como el gran retraso de la llegada de Asdrúbal, se debió al control romano del mar, que durante toda la guerra limitó el apoyo mutuo de los hermanos cartagineses a la ruta por la Galia. En el mismo momento en que Asdrúbal hacía su largo y peligroso circuito por tierra, Escipión había enviado once mil hombres desde España por mar para reforzar el ejército que se le oponía. El resultado fue que los mensajeros de Asdrúbal a Aníbal, al tener que pasar por un cinturón tan amplio de territorio hostil, cayeron en manos de Claudio Nerón, al mando del ejército romano del sur, quien así supo la ruta que Asdrúbal pretendía tomar. Nerón apreció correctamente la situación y, escapando de la vigilancia de Aníbal, hizo una marcha rápida con ocho mil de sus mejores tropas para unirse a las fuerzas en el norte. Una vez efectuada la unión, los dos[20] cónsules cayeron sobre Asdrúbal en números abrumadores y destruyeron su ejército; el propio líder cartaginés cayó en la batalla. La primera noticia que tuvo Aníbal del desastre fue cuando la cabeza de su hermano fue arrojada a su campamento. Se dice que exclamó que Roma ahora sería dueña del mundo; y la batalla de Metauro se considera generalmente decisiva en la lucha entre los dos Estados.

La situación militar que finalmente resultó en la batalla del Metauro y el triunfo de Roma puede resumirse como sigue: Para derrocar a Roma era necesario atacarla en Italia, en el corazón de su poder, y hacer añicos la confederación fuertemente unida por la cual ella era la cabeza. Este era el objetivo. Para alcanzarlo, los cartagineses necesitaban una base de operaciones sólida y una línea de comunicaciones segura. El primero fue establecido en España por el genio de la gran familia Barça; esto último nunca se logró. Había dos líneas posibles: una directa por mar y la otra dando un rodeo a través de la Galia. El primero fue bloqueado por el poder marítimo romano, el segundo en peligro y finalmente interceptado por la ocupación del norte de España por el ejército romano. Esta ocupación fue posible gracias al control del mar, que los cartagineses nunca pusieron en peligro. Por lo tanto, con respecto a Aníbal y su base, Roma ocupaba dos posiciones centrales, la propia Roma y el norte de España, unidas por una fácil línea interior de comunicaciones, el mar; mediante el cual se brindó apoyo mutuo continuamente.

Si el Mediterráneo hubiera sido un desierto llano, en el que los romanos poseían fuertes cadenas montañosas en Córcega y Cerdeña, puestos fortificados en Tarragona, Lilybæum y Messina, la costa italiana cerca de Génova y fortalezas aliadas en Marsella y otros puntos ; si también hubieran poseído una fuerza armada capaz por su carácter de atravesar ese desierto a voluntad, pero en la que sus oponentes eran muy inferiores y por lo tanto se vieron obligados a dar un gran circuito para concentrar sus tropas, la situación militar habría sido reconocida de inmediato. y ninguna palabra habría sido demasiado[21] fuerte para expresar el valor y efecto de esa fuerza peculiar. También se habría percibido que una fuerza enemiga del mismo tipo podría, por inferior que fuera en fuerza, hacer una incursión o incursión en el territorio así controlado, podría quemar una aldea o devastar unas pocas millas de tierra fronteriza, podría incluso cortar un convoy en ocasiones, sin que, en un sentido militar, se pongan en peligro las comunicaciones. Estas operaciones depredadoras han sido llevadas a cabo en todas las épocas por los beligerantes marítimos más débiles, pero de ninguna manera justifican la inferencia, irreconciliable con los hechos conocidos, "de que ni Roma ni Cartago pudieran decir que tenían un dominio indiscutible del mar", porque "Las flotas romanas visitaban a veces las costas de África, y las flotas cartaginesas aparecían de la misma forma frente a las costas de Italia". En el caso que nos ocupa, la marina desempeñó el papel de tal fuerza en el supuesto desierto; pero como actúa sobre un elemento extraño para la mayoría de los escritores, como sus miembros han sido desde tiempos inmemoriales una raza extraña aparte, sin profetas propios, ni ellos mismos ni su vocación entendieron, su inmensa influencia determinante en la historia de esa época, y en consecuencia, sobre la historia del mundo, ha sido pasado por alto. Si el argumento anterior es sólido, es tan defectuoso omitir el poder marítimo de la lista de factores principales del resultado como sería absurdo pretender que tenga una influencia exclusiva.

Ejemplos como los que se han citado, tomados de períodos de tiempo muy separados, tanto antes como después del tratado especialmente en esta obra, sirven para ilustrar el interés intrínseco del tema y el carácter de las lecciones que la historia tiene que enseñar. Como se observó antes, éstos se incluyen más a menudo bajo el título de estrategia que de táctica; influyen más en la conducción de campañas que en batallas y, por tanto, están cargadas de un valor más duradero. Citando a una gran autoridad a este respecto, Jomini dice: "Estando en París a finales de 1851, una persona distinguida me tuvo el honor de pedirme mi opinión sobre si las recientes mejoras en las armas de fuego provocarían grandes modificaciones[22] en la forma de hacer la guerra. Respondí que probablemente tendrían influencia sobre los detalles de las tácticas, pero que en las grandes operaciones estratégicas y en las grandes combinaciones de batallas, la victoria resultaría, ahora como siempre, de la aplicación de los principios que habían conducido a la guerra. el éxito de grandes generales de todas las épocas; de Alejandro y César, así como de Federico y Napoleón". Este estudio se ha vuelto más que nunca.

importante ahora para las armadas, debido al gran y constante poder de movimiento que posee el vapor moderno. Los planes mejor planificados podían fracasar debido a las inclemencias del tiempo en la época de la galera y del velero; pero esta dificultad casi ha desaparecido. Los principios que deberían guiar las grandes combinaciones navales han sido aplicables a todas las épocas y son deducibles de la historia; pero la capacidad de llevarlas a cabo sin tener en cuenta el clima es una ganancia reciente.

Las definiciones que se dan habitualmente de la palabra "estrategia" la limitan a combinaciones militares que abarcan uno o más campos de operaciones, ya sean totalmente distintos o mutuamente dependientes, pero siempre considerados como escenarios de guerra reales o inmediatos. Sea como sea en tierra, un reciente autor francés tiene razón al señalar que tal definición es demasiado estrecha para la estrategia naval. "Esto", dice, "se diferencia de la estrategia militar en que es tan necesario en la paz como en la guerra. De hecho, en la paz puede obtener sus victorias más decisivas ocupando en un país, ya sea mediante compra o tratado, posiciones excelentes que "Quizás difícilmente se pueda conseguir mediante la guerra. Aprende a aprovechar todas las oportunidades de establecerse en algún punto elegido de una costa y a hacer definitiva una ocupación que al principio fue sólo transitoria". Una generación que ha visto a Inglaterra ocupar sucesivamente Chipre y Egipto en diez años, bajo términos y condiciones aparentemente transitorios, pero que aún no han conducido al abandono de las posiciones tomadas, puede fácilmente estar de acuerdo con esta observación; lo que de hecho recibe un ejemplo constante de la silenciosa persistencia con la que todas las grandes potencias marítimas buscan posición tras posición, menos notadas y menos notables que Chipre y Egipto, en los diferentes mares en los que penetran sus pueblos[23] y sus barcos. "La estrategia naval tiene ciertamente como fin fundar, sostener y aumentar, tanto en la paz como en la guerra, el poder marítimo de un país"; y por tanto su estudio tiene interés y valor para todos los ciudadanos de un país libre, pero especialmente para aquellos que tienen a su cargo sus relaciones exteriores y militares.

A continuación se examinarán las condiciones generales que son esenciales o que afectan poderosamente la grandeza de una nación sobre el mar; después de lo cual una consideración más particular de las diversas naciones marítimas de Europa a mediados del siglo XVII, donde comienza el estudio histórico, servirá inmediatamente para ilustrar y dar precisión a las conclusiones sobre el tema general.

Nota.—La brillantez de la fama de Nelson, que oscurece la de todos sus contemporáneos, y la confianza implícita que Inglaterra siente en él como el único hombre capaz de salvarla de los planes de Napoleón, no deberían, por supuesto, oscurecer el hecho de que sólo una parte del campo estaba o podía estar ocupada por él. El objetivo de Napoleón, en la campaña que terminó en Trafalgar, era unir en las Indias Occidentales las flotas francesas de Brest, Toulon y Rochefort, junto con un fuerte cuerpo de barcos españoles, formando así una fuerza abrumadora que pretendía regresar junta a el Canal de la Mancha y cubrir el cruce del ejército francés. Naturalmente esperaba que, con los intereses de Inglaterra dispersos por todo el mundo, surgirían confusión y distracción por la ignorancia del destino de los escuadrones franceses, y que la armada inglesa se alejaría de su punto objetivo. La parte del campo confiada a Nelson era el Mediterráneo, desde donde vigilaba el gran arsenal de Toulon y las carreteras tanto hacia el Este como hacia el Atlántico. En consecuencia, esto no fue inferior a ningún otro, y asumió una importancia adicional a los ojos de Nelson por su convicción de que los anteriores intentos contra Egipto se renovarían. Debido a esta persuasión, al principio dio un paso en falso, lo que retrasó su persecución de la flota de Tolón cuando navegaba bajo el mando de Villeneuve; y este último se vio favorecido aún más por una larga permanencia de vientos favorables, mientras que los ingleses tenían vientos en contra. Pero si bien todo esto es cierto, si bien el fracaso de las combinaciones de Napoleón debe atribuirse al tenaz control del bloqueo inglés frente a Brest, así como a la enérgica persecución de Nelson de la flota de Toulon cuando ésta escapó a las Indias Occidentales y nuevamente en su apresurada Al regresar a Europa, este último tiene derecho a la eminente distinción que la historia le ha concedido y que se afirma en el texto. De hecho, Nelson no comprendió las intenciones de Napoleón. Esto puede deberse, como han dicho algunos [24] , a falta de perspicacia; pero puede atribuirse más simplemente a la desventaja habitual en que se encuentra la defensa antes de que haya caído el golpe, a la ignorancia del punto amenazado por la ofensa. Es suficiente conocimiento para fijar la clave de una situación; y Nelson vio acertadamente que era la flota, no la estación. En consecuencia, su acción ha brindado un ejemplo sorprendente de cómo la tenacidad del propósito y la energía incansable en la ejecución pueden reparar un primer error y frustrar planes profundamente trazados. Su mando en el Mediterráneo abarcaba muchos deberes y cuidados; pero, en medio de todos ellos y dominándolos, veía claramente que la flota de Tolón era el factor controlador allí y un factor importante en cualquier combinación naval del Emperador. De ahí que su atención estuviera inquebrantablemente fijada en ello; Tanto es así que la llamó "su flota", frase que ha irritado un poco la sensibilidad de

Críticos franceses. Esta visión simple y precisa de la situación militar lo fortaleció para tomar la intrépida resolución y asumir la inmensa responsabilidad de abandonar su puesto para seguir a "su flota". Decidido así a una empresa cuya innegable sabiduría no debía eclipsar la grandeza de espíritu que la emprendía, la siguió con tal vigor que llegó a Cádiz a su regreso una semana antes de que Villeneuve entrara en Ferrol, a pesar de los inevitables retrasos derivados de falsas informaciones y de la incertidumbre sobre la situación. los movimientos del enemigo. El mismo ardor incansable le permitió llevar sus propios barcos desde Cádiz a Brest a tiempo de hacer que la flota allí fuera superior a la de Villeneuve, si este último hubiera persistido en su intento de llegar a la zona. Los ingleses, muy inferiores en número total de buques a las flotas aliadas, gracias a este refuerzo oportuno de ocho barcos veteranos se colocaron en la mejor posición estratégica posible, como se señalará al tratar con condiciones similares en la guerra de la Revolución Americana. Sus fuerzas estaban unidas en una gran flota en el Golfo de Vizcaya, interpuesta entre las dos divisiones enemigas en Brest y Ferrol, superiores en número a cualquiera de ellas individualmente, y con una gran probabilidad de poder enfrentarse a una antes que la otra. sube. Esto se debió a la hábil acción de todas partes por parte de las autoridades inglesas; pero por encima de todos los demás factores del resultado está la decidida búsqueda de Nelson de "

Esta interesante serie de movimientos estratégicos terminó el 14 de agosto, cuando Villeneuve, desesperado por llegar a Brest, se dirigió a Cádiz, donde fondeó el día 20. Tan pronto como Napoleón se enteró de esto, después de un estallido de ira contra el almirante, dictó inmediatamente la serie de movimientos que resultaron en Ulm y Austerlitz, abandonando sus propósitos contra Inglaterra. La batalla de Trafalgar, librada el 21 de octubre, estuvo, pues, separada por un espacio de dos meses de los grandes movimientos de los que, sin embargo, fue el resultado. Aislado de ellos en el tiempo, no dejaba de ser el sello del genio de Nelson, fijado más tarde al disco que había grabado en un pasado cercano. Con igual verdad se dice que Inglaterra se salvó en Trafalgar, aunque el Emperador había abandonado entonces su intención de invasión; la destrucción allí acentuó y selló el triunfo estratégico que había frustrado silenciosamente los planes de Napoleón.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[1] Así, Hermócrates de Siracusa, defendiendo la política de frustrar la expedición ateniense contra su ciudad (413 a. C.) yendo valientemente a su encuentro y manteniéndose en el flanco de su línea de avance, dijo: "Como su avance debe ser lento, Tenemos mil oportunidades para atacarlos; pero si preparan sus barcos para la acción y en un solo grupo se abalanzan rápidamente sobre nosotros, deben remar con fuerza y, cuando nos cansemos del trabajo, podremos caer sobre ellos".

[2] El escritor debe evitar que parezca que aboga por movimientos tácticos elaborados que desemboquen en manifestaciones estériles. Cree que una flota que busca un resultado decisivo debe acercarse a su enemigo, pero no hasta que se haya obtenido alguna ventaja para la colisión, que normalmente se obtendrá mediante maniobras y recaerá en la flota mejor entrenada y gestionada. En verdad, los resultados estériles se han producido tanto en encuentros precipitados y cercanos como en las más tímidas nimiedades tácticas.

[3] Se decía que un barco tenía barlovento, o "la ventaja del viento", o "estar a barlovento", cuando el viento le permitía gobernar hacia su oponente, y no permitía que éste se dirigiera directamente hacia él.
El caso extremo era cuando el viento soplaba directo de uno a otro; pero había un gran espacio a cada lado de esta línea al que se aplicaba el término "medidor meteorológico". Si se toma el barco a sotavento como centro de un círculo, había casi tres octavos de su área en la que el otro podría estar y aún conservar la ventaja del viento en mayor o menor grado. Lee es lo opuesto al clima.

[4] Consulte la nota al final del Capítulo Introductorio, página 23.

[5] En este barrio se libró la batalla de Navarino (1827) entre Turquía y las potencias occidentales.

[6] Una fuerza de "contención" es aquella a la que, en una combinación militar, se le asigna la tarea de detener o retrasar el avance de una parte del enemigo, mientras el esfuerzo principal del ejército o ejércitos se ejerce en un sector diferente.

---

[25]

CAPÍTULO I.

ToC

Discusión de los elementos del poder marítimo.

La primera y más evidente luz en que se presenta el mar desde el punto de vista político y social es la de una gran carretera; o mejor, tal vez, de un amplio territorio común, por el que los hombres pueden pasar en todas direcciones, pero en el que algunos caminos muy transitados muestran que razones dominantes los han llevado a elegir ciertas líneas de viaje en lugar de otras. Estas líneas de viaje se denominan rutas comerciales; y las razones que las han determinado deben buscarse en la historia del mundo.

A pesar de todos los peligros conocidos y desconocidos del mar, tanto los viajes como el tráfico por agua siempre han sido más fáciles y baratos que por tierra. La grandeza comercial de Holanda se debió no sólo a su navegación marítima, sino también a las numerosas y tranquilas vías fluviales que proporcionaban un acceso fácil y barato a su propio interior y al de Alemania. Esta ventaja del transporte por agua sobre el terrestre era aún más marcada en una época en la que los caminos eran pocos y muy malos, las guerras frecuentes y la sociedad inestable, como ocurría hace doscientos años. El tráfico marítimo corría entonces peligro de ser atacado por ladrones, pero, no obstante, era más seguro y rápido que el terrestre. Un escritor holandés de esa época, al evaluar las posibilidades de su país en una guerra con Inglaterra, observa, entre otras cosas, que las vías fluviales de Inglaterra no lograron penetrar suficientemente el país; por lo tanto, siendo los caminos malos, las mercancías de una parte del reino a la otra deben ir por mar, y estar expuestas a ser capturadas en el camino. En lo que se refiere al comercio puramente interior, este peligro ha desaparecido en general hoy en día. Actualmente, en la mayoría de los países civilizados, la destrucción o desaparición del comercio costero sería sólo un inconveniente, aunque el tránsito acuático sigue siendo el más barato. [26] Sin embargo, incluso en las guerras de la República Francesa y del Primer Imperio, quienes conocen la historia de la época y la literatura naval ligera que ha surgido en torno a ella, saben cuán constante es la mención de convoyes que roban en puntos apuntar a lo largo de la costa francesa, aunque el mar estaba plagado de cruceros ingleses y había buenas carreteras interiores.

Sin embargo, en las condiciones modernas, el comercio interno no es más que una parte de los negocios de un país que bordea el mar. Es necesario traer a sus puertos artículos de primera necesidad o lujos extranjeros, ya sea en barcos propios o extranjeros, que regresarán llevando a cambio los productos del país, ya sean frutos de la tierra o obras de las manos de los hombres; y es el deseo de cada nación que este negocio marítimo sea realizado por sus propios buques. Los barcos que así navegan de un lado a otro deben tener puertos seguros a los que regresar y, en la medida de lo posible, deben estar seguidos de la protección de su país durante todo el viaje.

Esta protección en tiempo de guerra debe ampliarse mediante la navegación armada. La necesidad de una marina, en el sentido restringido de la palabra, surge, por tanto, de la existencia de una navegación pacífica y desaparece con ella, excepto en el caso de una nación que tiene tendencias agresivas y mantiene una marina simplemente como tal. una rama del establishment militar. Como los Estados Unidos no tienen actualmente propósitos agresivos y su servicio mercante ha desaparecido, la disminución de la flota armada y la falta general de interés en ella son consecuencias estrictamente lógicas.
Cuando por cualquier motivo se compruebe que el comercio marítimo vuelve a ser rentable, reaparecerá un interés naviero lo suficientemente grande como para obligar a la reactivación de la flota de guerra. Es posible que cuando la ruta del canal a través del istmo centroamericano se considere casi segura, el impulso agresivo sea lo suficientemente fuerte como para conducir al mismo resultado. Sin embargo, esto es dudoso, porque una nación pacífica y amante de las ganancias no tiene visión de futuro, y se necesita visión de futuro para una preparación militar adecuada, especialmente en estos días.

Cuando una nación, con sus barcos armados y desarmados, se lanza desde sus propias costas, pronto se siente la necesidad de [27] puntos en los que los barcos puedan confiar para el comercio pacífico, en busca de refugio y suministros. Hoy en día se encuentran en todo el mundo puertos amigos, aunque extranjeros; y su refugio es suficiente mientras prevalezca la paz. No siempre fue así, ni la paz siempre perdura, aunque los Estados Unidos se hayan visto favorecidos por su permanencia durante tanto tiempo. En épocas anteriores, el marino mercante, que buscaba comerciar en regiones nuevas e inexploradas, obtenía sus ganancias poniendo en riesgo su vida y su libertad frente a naciones sospechosas u hostiles, y sufría grandes retrasos para recoger un flete completo y rentable. Por lo tanto, intuitivamente buscó en el otro extremo de su ruta comercial una o más estaciones que le serían dadas por la fuerza o por favor, donde él o sus agentes pudieran establecerse con razonable seguridad, donde sus barcos pudieran permanecer seguros y donde el Los productos comercializables de la tierra podían estar continuamente recogiéndose, a la espera de la

llegada de la flota nacional, que debería transportarlos a la madre patria. Como hubo inmensas ganancias, así como mucho riesgo, en estos primeros viajes, tales establecimientos naturalmente se multiplicaron y crecieron hasta convertirse en colonias; cuyo desarrollo y éxito finales dependieron del genio y la política de la nación de la que surgieron, y forman una parte muy grande de la historia, y particularmente de la historia del mar, del mundo. No todas las colonias tuvieron el nacimiento y crecimiento simple y natural descrito anteriormente. Muchos fueron más formales y puramente políticos en su concepción y fundación, acto de los gobernantes del pueblo más que de individuos privados; pero la estación comercial con su expansión posterior, el simple trabajo del aventurero que busca ganancias, era en sus razones y esencia la misma que la colonia elaboradamente organizada y autorizada. En ambos casos, la madre patria se había afianzado en una tierra extranjera, buscando una nueva salida para lo que tenía para vender, una nueva esfera para su transporte marítimo, más empleo para su gente, más comodidad y riqueza para sí misma.

Sin embargo, no todas las necesidades del comercio quedaron satisfechas cuando se garantizó la seguridad al final del camino. Los viajes eran largos y peligrosos, y los mares a menudo estaban plagados de enemigos. En los días más activos de la colonización [28] prevalecía en el mar una anarquía cuyo recuerdo ahora casi se ha perdido, y los días de paz establecida entre las naciones marítimas fueron pocos y espaciados. Así surgió la demanda de estaciones a lo largo del camino, como el Cabo de Buena Esperanza, Santa Elena y Mauricio, no principalmente para el comercio, sino para la defensa y la guerra; la exigencia de posesión de puestos como Gibraltar, Malta, Louisburg, a la entrada del Golfo de St.
Lawrence, puestos cuyo valor era principalmente estratégico, aunque no necesariamente del todo. Las colonias y los puestos coloniales eran a veces de carácter comercial, a veces militar; y era excepcional que una misma posición fuera igualmente importante en ambos puntos de vista, como lo era Nueva York.

En estas tres cosas: la producción, con la necesidad de intercambiar productos, el transporte marítimo, mediante el cual se realiza el intercambio, y las colonias, que facilitan y amplían las operaciones del transporte marítimo y tienden a protegerlo multiplicando los puntos de seguridad, se encuentra el clave para gran parte de la historia, así como de la política, de las naciones ribereñas del mar. La política ha variado tanto con el espíritu de la época como con el carácter y la lucidez de los gobernantes; pero la historia de las naciones costeras ha estado menos determinada por la astucia y previsión de los gobiernos que por las condiciones de posición, extensión, configuración, número y carácter de sus pueblos, es decir, por lo que se llama, en una palabra, condiciones naturales. Sin embargo, hay que admitir, y se verá, que la acción sabia o imprudente de hombres individuales ha tenido en ciertos períodos una gran influencia modificadora sobre el crecimiento del poder marítimo en el sentido amplio, que incluye no sólo la fuerza militar a flote, sino que gobierna el mar o cualquier parte de él por la fuerza de las armas, pero también el comercio y la navegación pacíficos, de los cuales surge natural y saludablemente una flota militar, y sobre los cuales descansa con seguridad.

Las principales condiciones que afectan el poder marítimo de las naciones pueden enumerarse como sigue: I. Posición geográfica. II. Conformación Física, incluyendo, en lo relacionado con ella, las producciones naturales y el clima. III. [29]
Extensión del territorio. IV. Número de Población. V. Carácter del Pueblo. VI. Carácter del Gobierno, incluidas en él las instituciones nacionales.

I. Posición geográfica.— Puede señalarse, en primer lugar, que si una nación está situada de tal manera que no se ve obligada a defenderse por tierra ni inducida a buscar la extensión de su territorio por medio de la tierra, tiene , por la unidad misma de su objetivo dirigido al mar, una ventaja en comparación con un pueblo cuyas fronteras son continentales. Esto ha sido una gran ventaja para Inglaterra sobre Francia y Holanda como potencia marítima. Las fuerzas de esta última se agotaron pronto por la necesidad de mantener un gran ejército y llevar a cabo costosas guerras para preservar su independencia; mientras que la política de Francia se desviaba constantemente, a veces sabiamente y otras más tontamente, del mar hacia proyectos de extensión continental. Estos esfuerzos militares gastaron riqueza; mientras que un uso más inteligente y coherente de su posición geográfica habría contribuido a ello.

La posición geográfica puede ser tal que por sí sola promueva una concentración o exija una dispersión de las fuerzas navales. Aquí también las Islas Británicas tienen ventaja sobre Francia. La posición de este último, que afecta tanto al Mediterráneo como al océano, si bien tiene sus ventajas, es en conjunto una fuente de debilidad militar en el mar. Las flotas francesas del este y del oeste sólo han podido unirse después de pasar por el Estrecho de Gibraltar, en el intento a menudo se han arriesgado y en ocasiones han sufrido pérdidas. La posición de los Estados Unidos en los dos océanos sería una fuente de gran debilidad o una causa de enormes gastos, si tuviera un gran comercio marítimo en ambas costas.

Inglaterra, a través de su inmenso imperio colonial, ha sacrificado gran parte de esta ventaja de concentración de fuerza alrededor de sus propias costas; pero el sacrificio se hizo sabiamente, porque la ganancia fue mayor que la pérdida, como lo demostró el acontecimiento. Con el crecimiento de su sistema colonial, sus flotas de guerra también crecieron, pero su navegación mercante y su [30] riqueza crecieron aún más rápido. Aún así, en las guerras de la Revolución Americana y de la República y el Imperio Francés, para utilizar e

En fuerte expresión de un autor francés, "Inglaterra, a pesar del inmenso desarrollo de su marina, parecía sentir siempre, en medio de la riqueza, toda la vergüenza de la pobreza". El poder de Inglaterra fue suficiente para mantener vivos el corazón y los miembros; mientras que el igualmente extenso imperio colonial de España, debido a su debilidad marítima, ofrecía tantos puntos para insultar y agraviar.

La posición geográfica de un país puede no sólo favorecer la concentración de sus fuerzas, sino también darle la ventaja estratégica adicional de una posición central y una buena base para operaciones hostiles contra sus probables enemigos. Este es también el caso de Inglaterra; Por un lado, se enfrenta a Holanda y las potencias del norte, por otro, a Francia y el Atlántico. Cuando se vieron amenazadas por una coalición entre Francia y las potencias navales del Mar del Norte y el Báltico, como lo estuvo en ocasiones, sus flotas en los Downs y en el Canal de la Mancha, e incluso la de Brest, ocuparon posiciones interiores y, por lo tanto, pudieron fácilmente interponer su fuerza unida contra cualquiera de los enemigos que intentara pasar por el Canal para efectuar una unión con su aliado. Además, a ambos lados la naturaleza le proporcionó mejores puertos y una costa más segura a la que acercarse. Antiguamente éste era un elemento muy grave en el paso por el Canal; pero últimamente, el vapor y la mejora de sus puertos han atenuado la desventaja en la que alguna vez trabajó Francia. En la época de los veleros, la flota inglesa operaba contra Brest y tenía su base en Torbay y Plymouth. El plan era simplemente el siguiente: con tiempo del este o moderado, la flota bloqueadora mantenía su posición sin dificultad; pero en los vendavales del oeste, cuando eran demasiado fuertes, se dirigieron a los puertos ingleses, sabiendo que la flota francesa no podría salir hasta que cambiara el viento, lo que igualmente sirvió para devolverlos a su posición.

La ventaja de la proximidad geográfica a un enemigo, o al objeto de ataque, en ninguna parte es más evidente que en esa forma de guerra que últimamente ha recibido el nombre de destrucción del comercio, que los franceses llaman guerre de course. [31]
Esta operación de guerra, dirigida contra buques mercantes pacíficos y normalmente indefensos, requiere buques de escasa fuerza militar. Estos barcos, al tener poco poder para defenderse, necesitan un refugio o un punto de apoyo cercano; que se encontrarán en ciertas partes del mar controladas por los barcos de combate de su país, o en puertos amigos. Estos últimos dan el apoyo más fuerte, porque siempre están en el mismo lugar y los accesos a ellos son más familiares para el destructor del comercio que para su enemigo. La cercanía de Francia a Inglaterra ha facilitado en gran medida su guerra de curso dirigida contra esta última. Con puertos en el Mar del Norte, el Canal de la Mancha y el Atlántico, sus cruceros partían de puntos cercanos al centro del comercio inglés, tanto de ida como de ida. La distancia de estos puertos entre sí, desventajosa para las combinaciones militares regulares, es una ventaja para esta operación secundaria irregular; porque la esencia de uno es la concentración del esfuerzo, mientras que para la destrucción del comercio la difusión del esfuerzo es la regla. Los destructores del comercio se dispersan para poder ver y apoderarse de más presas. Estas verdades reciben ilustración de la historia de los grandes corsarios franceses, cuyas bases y escenarios de acción estaban en gran parte en el Canal de la Mancha y el Mar del Norte, o bien se encontraban en regiones coloniales distantes, donde islas como Guadalupe y Martinica ofrecían un refugio cercano similar. La necesidad de renovar el carbón hace que el crucero de hoy sea aún más dependiente que antaño de su puerto. La opinión pública de los Estados Unidos tiene gran fe en la guerra dirigida contra el comercio del enemigo; pero hay que recordar que la República no tiene puertos muy cerca de los grandes centros de comercio exterior. Por lo tanto, su posición geográfica es singularmente desventajosa para llevar a cabo con éxito la destrucción del comercio, a menos que encuentre bases en los puertos de un aliado.

Si, además de la facilidad para la ofensiva, la Naturaleza ha colocado a un país de tal manera que tiene fácil acceso al propio alta mar, mientras que al mismo tiempo controla una de las grandes vías del tráfico mundial, es evidente que el valor estratégico [32]
de su posición es muy alta. Ésta es también, y en mayor medida, la posición de Inglaterra.
El comercio de Holanda, Suecia, Rusia, Dinamarca y el que subía por los grandes ríos hasta el interior de Alemania, tenía que pasar por el Canal cerca de sus puertas; porque los veleros bordeaban la costa inglesa. Este comercio del Norte tenía, además, una relación peculiar con el poder marítimo; porque los almacenes navales, como se les llama comúnmente, procedían principalmente de los países bálticos.

De no haber sido por la pérdida de Gibraltar, la posición de España habría sido muy análoga a la de Inglaterra.
Mirando al mismo tiempo el Atlántico y el Mediterráneo, con Cádiz a un lado y Cartagena al otro, el comercio con el Levante debió pasar por sus manos, y esto alrededor del Cabo de Buena Esperanza, no lejos de sus puertas. Pero Gibraltar no sólo la privó del control del Estrecho, sino que también impuso un obstáculo para la fácil unión de las dos divisiones de su flota.

En la actualidad, considerando sólo la posición geográfica de Italia, y no las demás condiciones que afectan a su poder marítimo, parecería que con su extensa costa y sus buenos puertos está muy bien situada para ejercer una influencia decisiva en el Ruta comercial hacia Levante y por el Istmo de Suez. Esto es cierto hasta cierto punto, y lo sería mucho más si Italia tuviera ahora todas las islas naturalmente italianas; pero con Malta en manos de Inglaterra y Córcega en manos de Francia, las ventajas de su posición geográfica quedan en gran medida neutralizadas.
Por sus afinidades raciales y su situación, esas dos islas son objetos de deseo tan legítimos para Italia como lo es Gibraltar para

España. Si el Adriático fuera una gran vía comercial, la posición de Italia sería aún más influyente. Estos defectos en su integridad geográfica, combinados con otras causas perjudiciales para un desarrollo pleno y seguro del poder marítimo, hacen más que dudoso que Italia pueda estar por algún tiempo en la primera fila entre las naciones marítimas.

Como el objetivo aquí no es una discusión exhaustiva, sino simplemente un intento de mostrar, mediante ilustraciones, cuán vitalmente la situación de un país puede afectar su carrera en el mar, esta división del tema puede descartarse por el momento; tanto más cuanto que en el tratamiento histórico se repetirán continuamente ejemplos que pondrán de relieve aún más su importancia. Sin embargo, aquí son apropiadas dos observaciones. [33]

Las circunstancias han hecho que el Mar Mediterráneo desempeñe un papel más importante en la historia del mundo, tanto desde el punto de vista comercial como militar, que cualquier otra lámina de agua de su tamaño. Nación tras nación se ha esforzado por controlarlo, y la lucha aún continúa. Por lo tanto, un estudio de las condiciones en las que ha reposado y descansa ahora la preponderancia en sus aguas, y de los valores militares relativos de diferentes puntos de sus costas, será más instructivo que el mismo esfuerzo invertido en otro campo. Además, en la actualidad tiene una analogía muy marcada en muchos aspectos con el Mar Caribe, analogía que será aún más estrecha si alguna vez se completa la ruta del canal de Panamá. Un estudio de las condiciones estratégicas del Mediterráneo, que ha recibido abundantes ilustraciones, será un excelente preludio para un estudio similar del Caribe, que tiene comparativamente poca historia.

La segunda observación se refiere a la posición geográfica de los Estados Unidos en relación con un canal centroamericano. Si se construye una y se cumplen las esperanzas de sus constructores, el Caribe pasará de ser una terminal y un lugar de tráfico local, o en el mejor de los casos, una línea de viaje rota e imperfecta, como lo es ahora, a una de las grandes carreteras. del mundo. Por este camino transitará un gran comercio, acercando a nuestras costas los intereses de las otras grandes naciones, las naciones europeas, como nunca antes lo habían estado. Con esto no será tan fácil como hasta ahora mantenerse al margen de las complicaciones internacionales. La posición de los Estados Unidos con respecto a esta ruta se parecerá a la de Inglaterra con respecto al Canal de la Mancha y a la de los países mediterráneos con respecto a la ruta de Suez. En cuanto a la influencia y el control sobre él, dependiendo de la posición geográfica, es evidente que el centro del poder nacional, la base permanente,[7] está mucho más cerca que el de otras grandes naciones. Las posiciones que ocupan ahora o en el futuro en la isla o en el continente, por fuertes que sean, no serán más [34] que puestos avanzados de su poder; mientras que en todas las materias primas de la fuerza militar ninguna nación es superior a los Estados Unidos. Sin embargo, es débil por su confesada falta de preparación para la guerra; y su cercanía geográfica al punto de discordia pierde parte de su valor por el carácter de la costa del Golfo, que carece de puertos que combinen la seguridad frente a un enemigo con la facilidad para reparar buques de guerra de primera clase, sin los cuales ningún país puede pretender controlar cualquier parte del mar. En caso de una competencia por la supremacía en el Caribe, parece evidente, por la profundidad del Paso Sur del Mississippi, la cercanía de Nueva Orleans y las ventajas del Valle del Mississippi para el tránsito acuático, que el principal esfuerzo del país debe ser caerá por ese valle, y allí se encontrará su base permanente de operaciones. La defensa de la entrada al Mississippi, sin embargo, presenta dificultades peculiares; mientras que los dos únicos puertos rivales, Key West y Pensacola, tienen muy poca profundidad de agua y están en una situación mucho menos ventajosa con respecto a los recursos del país. Para obtener el máximo beneficio de una posición geográfica superior, es necesario superar estos defectos. Además, como su distancia del Istmo, aunque relativamente menor, es todavía considerable, los Estados Unidos tendrán que conseguir en el Caribe estaciones aptas para bases de operaciones contingentes o secundarias; que por sus ventajas naturales, susceptibilidad de defensa y cercanía al tema estratégico central, permitirán a sus flotas permanecer tan cerca de la escena como cualquier oponente. Con la entrada y la salida del Mississippi suficientemente protegidas, con esos puestos de avanzada en sus manos y con las comunicaciones entre ellos y la base aseguradas, en resumen, con la preparación militar adecuada, para la cual tiene todos los medios necesarios, la preponderancia de los Estados Unidos. Los estados en este campo se desprenden, de su posición geográfica y de su poder, con certeza matemática.

[35]

II. Conformación física.—Las características peculiares de la costa del Golfo, a las que acabamos de aludir, entran propiamente bajo el título de Conformación física de un país, que ocupa el segundo lugar en discusión entre las condiciones que afectan el desarrollo del poder marítimo.

La costa de un país es una de sus fronteras; y cuanto más fácil sea el acceso que ofrezca la frontera a la región más allá, en este caso el mar, mayor será la tendencia de un pueblo a relacionarse con el resto del mundo a través de ella. Si se imagina un país con una larga costa, pero sin puerto alguno, ese país no puede tener comercio marítimo propio, ni transporte marítimo, ni marina. Este fue prácticamente el caso de Bélgica cuando era provincia española y austriaca. Los holandeses, en 1648, como condición para la paz después de una guerra exitosa, exigieron

que el Escalda debería cerrarse al comercio marítimo. Esto cerró el puerto de Amberes y transfirió el comercio marítimo de Bélgica a Holanda. Los Países Bajos españoles dejaron de ser una potencia marítima.

Los puertos numerosos y profundos son fuente de fortaleza y riqueza, y lo son doblemente si son desembocaduras de corrientes navegables, que facilitan la concentración en ellos del comercio interior de un país; pero por su propia accesibilidad se convierten en una fuente de debilidad en la guerra, si no se defienden adecuadamente. En 1667, los holandeses encontraron pocas dificultades para ascender el Támesis y quemar una gran fracción de la armada inglesa a la vista de Londres; mientras que, unos años más tarde, las flotas combinadas de Inglaterra y Francia, al intentar desembarcar en Holanda, se vieron frustradas tanto por las dificultades de la costa como por el valor de la flota holandesa. En 1778, los ingleses habrían perdido el puerto de Nueva York, y con él el control indiscutible del río Hudson, que se encontraban en desventaja, de no haber sido por la vacilación del almirante francés. Con ese control, Nueva Inglaterra habría recuperado una comunicación estrecha y segura con Nueva York, Nueva Jersey y Pensilvania; y este golpe, tan seguido del desastre sufrido por Burgoyne el año anterior, probablemente habría llevado a los [36] ingleses a firmar una paz más temprana. El Mississippi es una poderosa fuente de riqueza y fortaleza para los Estados Unidos; pero las débiles defensas de su desembocadura y el número de corrientes subsidiarias que penetraban en el país lo convirtieron en una debilidad y fuente de desastre para la Confederación del Sur. Y, por último, en 1814, la ocupación de Chesapeake y la destrucción de Washington dieron una dura lección de los peligros que corren las vías fluviales más nobles, si sus accesos están indefensos; una lección lo suficientemente reciente como para recordarla fácilmente, pero que, a juzgar por el aspecto actual de las defensas costeras, parece olvidarse aún más fácilmente. Tampoco debe pensarse que las condiciones han cambiado; Se han modificado circunstancias y detalles de ataque y defensa, en estos días como antaño, pero las grandes condiciones siguen siendo las mismas.

Antes y durante las grandes guerras napoleónicas, Francia no tenía ningún puerto para los barcos de línea al este de Brest. ¡Cuán grande es la ventaja para Inglaterra, que en el mismo tramo tiene dos grandes arsenales, en Plymouth y en Portsmouth, además de otros puertos de refugio y abastecimiento! Este defecto de conformación ha sido subsanado desde entonces por las obras de Cherburgo.

Además del contorno de la costa, que implica un fácil acceso al mar, existen otras condiciones físicas que llevan a las personas al mar o las alejan de él. Aunque Francia carecía de puertos militares en el Canal de la Mancha, tenía tanto allí como en el océano, así como en el Mediterráneo, puertos excelentes, favorablemente situados para el comercio exterior y en la desembocadura de grandes ríos, que fomentarían el tráfico interno. Pero cuando Richelieu puso fin a la guerra civil, los franceses no se hicieron a la mar con el entusiasmo y el éxito de los ingleses y holandeses. Una razón principal de esto se ha encontrado plausiblemente en las condiciones físicas que han hecho de Francia una tierra agradable, con un clima delicioso, que produce en sí misma más de lo que su gente necesitaba. Inglaterra, por otra parte, recibió poco de la naturaleza y, hasta que se desarrollaron sus manufacturas, tuvo poco que exportar. Sus muchas necesidades, combinadas con su inquieta actividad y otras condiciones que favorecían las [37] empresas marítimas, llevaron a su pueblo al extranjero; y allí encontraron tierras más placenteras y ricas que las suyas. Sus necesidades y su genio los convirtieron en comerciantes y colonos, luego en fabricantes y productores; y entre los productos y el envío de colonias es el vínculo inevitable. Entonces su poder marítimo creció. Pero si Inglaterra fue atraída hacia el mar, Holanda fue empujada hacia él; Sin el mar, Inglaterra languideció, pero Holanda murió. En el apogeo de su grandeza, cuando era uno de los principales factores de la política europea, una autoridad nativa competente estimó que el suelo de Holanda no podía sustentar a más de una octava parte de sus habitantes. Las manufacturas del país eran entonces numerosas e importantes, pero su crecimiento había sido mucho más tardío que el interés naviero. La pobreza del suelo y la naturaleza expuesta de la costa llevaron a los holandeses a pescar. Luego, el descubrimiento del proceso de curación del pescado les proporcionó material para la exportación y también para el consumo interno, y así sentó la piedra angular de su riqueza. Así se habían convertido en comerciantes en el momento en que las repúblicas italianas, bajo la presión del poder turco y el descubrimiento del paso alrededor del Cabo de Buena Esperanza, comenzaban a declinar, y se convirtieron en herederos del gran comercio italiano en el Levante. Favorecidos además por su posición geográfica, intermedios entre el Báltico, Francia y el Mediterráneo, y en la desembocadura de los ríos alemanes, rápidamente absorbieron casi todo el comercio de transporte de Europa. El trigo y los suministros navales del Báltico, el comercio de España con sus colonias en el Nuevo Mundo, los vinos de Francia y el comercio costero francés se transportaban, hace poco más de doscientos años, en barcos holandeses. Incluso gran parte del comercio de transporte de Inglaterra se realizaba entonces en fondos holandeses. No se pretenderá que toda esta prosperidad procediera únicamente de la pobreza de los recursos naturales de Holanda. Algo no surge de la nada. Lo que es cierto es que, debido a la condición de necesidad de su pueblo, se vieron obligados a echarse al mar y, debido a su dominio del negocio del transporte marítimo y al tamaño de sus flotas, estaban en condiciones de beneficiarse de la repentina expansión del comercio y el espíritu de exploración que siguió al descubrimiento de América y al paso por el Cabo. Otras causas coincidieron, pero toda su prosperidad se basó en el [38] poder marítimo que dio origen a su pobreza. Su comida, su ropa, la materia prima para sus manufacturas, la misma madera y cáñamo con los que construyeron y aparejaron sus barcos (y construyeron casi tantos como toda Europa).

además), fueron importados; y cuando una guerra desastrosa con Inglaterra en 1653 y 1654 duró dieciocho meses y se interrumpió su negocio de transporte marítimo, se dice que "las fuentes de ingresos que siempre habían mantenido las riquezas del Estado, como la pesca y el comercio, estaban casi secas". . Se cerraron los talleres, se suspendieron los trabajos. El Zuyder Zee se convirtió en un bosque de mástiles; el país se llenó de mendigos; la hierba crecía en las calles, y en Amsterdam mil quinientas casas quedaron deshabitadas." Sólo una paz humillante los salvó de la ruina.

Este lamentable resultado muestra la debilidad de un país que depende exclusivamente de fuentes externas para el papel que desempeña en el mundo. Con grandes deducciones, debido a diferencias de condiciones de las que no es necesario hablar aquí, el caso de Holanda de entonces tiene fuertes puntos de semejanza con el de Gran Bretaña actual; y son verdaderos profetas, aunque parezcan tener poco honor en su propio país, los que le advierten que la continuidad de su prosperidad en casa depende principalmente de mantener su poder en el extranjero. Los hombres pueden estar descontentos por la falta de privilegios políticos; se sentirán aún más intranquilos si les falta pan. Es de mayor interés para los estadounidenses observar que el resultado para Francia, considerada una potencia del mar, causado por la extensión, las delicias y la riqueza de la tierra, se ha reproducido en los Estados Unidos. Al principio, sus antepasados poseían una estrecha franja de tierra sobre el mar, fértil en algunas partes aunque poco desarrollada, abundando en puertos y cerca de ricas zonas de pesca. Estas condiciones físicas se combinaron con un amor innato por el mar, el pulso de esa sangre inglesa que aún latía en sus venas, para mantener vivas todas esas tendencias y objetivos de los que depende un poder marítimo saludable. Casi todas las colonias originales estaban en el mar o en uno de sus grandes afluentes. Todas las [39]
exportaciones e importaciones tendían hacia una sola costa. El interés por el mar y una apreciación inteligente del papel que desempeñaba en el bienestar público se difundieron fácil y ampliamente; y también estaba activo un motivo más influyente que el cuidado del interés público, ya que la abundancia de materiales de construcción naval y una relativa escasez de otras inversiones hacían que el transporte marítimo fuera un interés privado rentable. Todos sabemos cuán cambiada está la situación actual. El centro del poder ya no está en la costa. Los libros y los periódicos compiten entre sí al describir el maravilloso crecimiento y las riquezas aún no desarrolladas del interior. El capital encuentra allí sus mejores inversiones, el trabajo sus mayores oportunidades. Las fronteras están descuidadas y políticamente débiles; las costas del Golfo y del Pacífico en realidad lo son, la costa atlántica en relación con el valle central del Mississippi. Cuando llegue el día en que el transporte marítimo vuelva a ser rentable, cuando las tres fronteras marítimas descubran que no sólo son militarmente débiles, sino más pobres por falta de transporte marítimo nacional, sus esfuerzos unidos podrán servir para sentar nuevamente las bases de nuestro poder marítimo. Hasta entonces, aquellos que siguen las limitaciones que la falta de poder marítimo impone a la carrera de Francia pueden lamentar que su propio país esté siendo llevado, por una redundancia similar de riqueza interna, al mismo descuido de ese gran instrumento.

Entre las condiciones físicas cambiantes cabe señalar una forma como la de Italia: una larga península, con una cadena central de montañas que la divide en dos estrechas franjas, a lo largo de las cuales necesariamente discurren los caminos que conectan los diferentes puertos. Sólo un control absoluto del mar puede asegurar plenamente tales comunicaciones, ya que es imposible saber en qué punto puede atacar un enemigo que viene de más allá del horizonte visible; pero aún así, con una fuerza naval adecuada centralizada, habrá buenas esperanzas de atacar su flota, que es al mismo tiempo su base y línea de comunicaciones, antes de que se produzcan daños graves. La larga y estrecha península de Florida, con Key West en su extremo, aunque plana y escasamente [40]
poblada, presenta a primera vista condiciones similares a las de Italia. El parecido puede ser sólo superficial, pero parece probable que si el escenario principal de una guerra naval fuera el Golfo de México, las comunicaciones por tierra hasta el extremo de la península podrían ser un asunto de importancia y abierto a ataques.

Cuando el mar no sólo limita, o rodea, sino que también separa a un país en dos o más partes, su control se vuelve no sólo deseable, sino vitalmente necesario. Semejante condición física da nacimiento y fuerza al poder marítimo o deja al país impotente. Tal es la condición del actual reino de Italia, con sus islas de Cerdeña y Sicilia; y por lo tanto, en su juventud y su debilidad financiera aún existente, se ve que realiza esfuerzos tan vigorosos e inteligentes para crear una marina militar. Incluso se ha argumentado que, con una armada decididamente superior a la de su enemigo, Italia podría basar mejor su poder en sus islas que en su continente; porque la inseguridad de las líneas de comunicación en la península, ya señalada, avergonzaría gravemente a un ejército invasor rodeado por un pueblo hostil y amenazado desde el mar.

El Mar de Irlanda, que separa las Islas Británicas, se parece más a un estuario que a una división real; pero la historia ha demostrado el peligro que supone para el Reino Unido. En los días de Luis XIV, cuando la marina francesa casi igualaba a la inglesa y holandesa combinadas, las complicaciones más graves existían en Irlanda, que pasó casi por completo bajo el control de los nativos y los franceses. Sin embargo, el mar de Irlanda era más un peligro para los ingleses (un punto débil en sus comunicaciones) que una ventaja para los franceses. Estos últimos no aventuraban sus barcos de línea en sus estrechas aguas, y las expediciones que pretendían desembarcar se dirigían a los puertos oceánicos del sur y del oeste. En el momento supremo, la gran flota francesa fue enviada a la costa sur de Inglaterra, donde derrotó decisivamente a los aliados, y al mismo tiempo se enviaron veinticinco fragatas a San Jorge.

Canal, contra las comunicaciones inglesas. En medio de un pueblo hostil, el ejército inglés en Irlanda estuvo en grave peligro, [41] pero se salvó con la batalla del Boyne y la huida de Jaime II. Este movimiento contra las comunicaciones enemigas era estrictamente estratégico y sería tan peligroso para Inglaterra ahora como en 1690.

España, en el mismo siglo, dio una impresionante lección de la debilidad causada por tal separación cuando las partes no están unidas por una potencia marítima fuerte. Entonces todavía conservaba, como restos de su pasada grandeza, los Países Bajos (ahora Bélgica), Sicilia y otras posesiones italianas, por no hablar de sus vastas colonias en el Nuevo Mundo. Sin embargo, el poder marítimo español había caído tan bajo que un holandés bien informado y sensato de la época podría afirmar que "en España toda la costa es navegada por unos pocos barcos holandeses; y desde la paz de 1648 sus barcos y marineros Son tan pocos que han comenzado públicamente a contratar nuestros barcos para navegar hacia las Indias, mientras que antes tenían cuidado de excluir de allí a todos los extranjeros... Es evidente", continúa, "que las Indias Occidentales, siendo tan El estómago de España (pues de él se obtienen casi todos los ingresos) debe estar unido a la cabeza española por una fuerza marítima; y que Nápoles y los Países Bajos, siendo como dos brazos, no pueden desplegar sus fuerzas para España, ni tampoco recibir cualquier cosa desde allí excepto por transporte marítimo, todo lo cual puede ser fácilmente hecho por nuestro transporte marítimo en paz y por él obstruido en la guerra ". Medio siglo antes, Sully, el gran ministro de Enrique IV, había caracterizado a España "como uno de esos Estados cuyas piernas y brazos son fuertes y poderosos, pero el corazón infinitamente débil y débil". Desde entonces la marina española había sufrido no sólo un desastre, sino también la aniquilación; no sólo humillación, sino degradación. Las consecuencias brevemente fueron que el transporte marítimo fue destruido; las manufacturas perecieron con él. El gobierno dependía para su apoyo, no de un comercio y una industria saludables y generalizados que pudieran sobrevivir a muchos golpes asombrosos, sino de una estrecha corriente de plata que goteaba a través de unos pocos barcos tesoro procedentes de América, interceptados fácil y frecuentemente por los cruceros enemigos. . La pérdida de media docena de galeones paralizó más de una vez sus movimientos durante un año. Mientras duró la guerra en los Países Bajos, el control holandés del mar obligó a España a enviar sus tropas en un largo y costoso [42] viaje por tierra en lugar de por mar; y la misma causa la redujo a tal escasez de necesidades que, por un acuerdo mutuo que parece muy extraño a las ideas modernas, sus necesidades fueron abastecidas por barcos holandeses, que así mantuvieron a los enemigos de su país, pero recibieron a cambio dinero en metálico que era bienvenido. en la Bolsa de Ámsterdam. En América, los españoles se protegieron lo mejor que pudieron detrás de mampostería, sin ayuda de casa; mientras que en el Mediterráneo escaparon de insultos y heridas principalmente gracias a la indiferencia de los holandeses, porque los franceses y los ingleses aún no habían comenzado a luchar por el dominio allí. A lo largo de la historia, los Países Bajos, Nápoles, Sicilia, Menorca, La Habana, Manila y Jamaica fueron arrebatados, en un momento u otro, a este imperio sin transporte marítimo. En resumen, si bien la impotencia marítima de España puede haber sido principalmente un síntoma de su decadencia general, se convirtió en un factor marcado que la precipitó al abismo del que aún no ha salido del todo.

Exceptuando Alaska, los Estados Unidos no tienen ninguna posesión periférica, ni un pie de tierra inaccesible por tierra. Su contorno es tal que presenta pocos puntos especialmente débiles por su prominencia, y todas las partes importantes de las fronteras pueden alcanzarse fácilmente, a bajo costo por agua y rápidamente por ferrocarril. La frontera más débil, el Pacífico, está muy alejada del más peligroso de los posibles enemigos. Los recursos internos son ilimitados en comparación con las necesidades actuales; podemos vivir de nosotros mismos indefinidamente en "nuestro pequeño rincón", para usar la expresión de un oficial francés al Sin embargo, si ese pequeño rincón fuera invadido por una nueva ruta comercial a través del istmo, Estados Unidos, a su vez, podría sufrir el duro despertar de aquellos que han abandonado su parte en el derecho innato común de todos los pueblos: el mar.

III. Extensión del territorio.—La última de las condiciones que afectan el desarrollo de una nación como potencia marítima, [43] y que afectan al país mismo, distinguiéndolo de las personas que allí habitan, es la extensión del territorio. Esto puede descartarse con comparativamente pocas palabras.

En lo que respecta al desarrollo del poder marítimo, lo que debe considerarse no es el número total de millas cuadradas que contiene un país, sino la longitud de su costa y el carácter de sus puertos. En cuanto a estos, debe decirse que, siendo las mismas condiciones geográficas y físicas, la extensión de la costa marítima es una fuente de fortaleza o debilidad según que la población sea grande o pequeña. En esto un país es como una fortaleza; la guarnición debe ser proporcionada al recinto. Un ejemplo reciente y familiar lo encontramos en la Guerra de Secesión estadounidense. Si el Sur hubiera tenido un pueblo tan numeroso como guerrero, y una marina proporcional a sus otros recursos como potencia marítima, la gran extensión de su costa y sus numerosas ensenadas habrían sido elementos de gran fortaleza. El pueblo de los Estados Unidos y el Gobierno de entonces se enorgullecían con razón de la eficacia del bloqueo de toda la costa sur. Fue una gran hazaña, una hazaña muy grande; pero habría sido una hazaña imposible si los sureños hubieran sido más numerosos y una nación de marineros. Lo que allí se mostró no fue, como se ha dicho, cómo se puede mantener tal bloqueo, sino que tal bloqueo es posible frente a una población no sólo no acostumbrada al mar, sino también escasa en número. Quienes recuerdan cómo fue el bloqueo

mantenido, y la clase de barcos que bloquearon durante gran parte de la guerra, saben que el plan, correcto dadas las circunstancias, no podría haberse llevado a cabo frente a una marina real. Esparcidos y sin apoyo a lo largo de la costa, los barcos estadounidenses mantuvieron sus lugares, solos o en pequeños destacamentos, frente a una extensa red de comunicaciones por aguas interiores que favorecía la concentración secreta del enemigo. Detrás de la primera línea de comunicaciones marítimas había largos estuarios y aquí y allá fuertes fortalezas, sobre cualquiera de las cuales los barcos enemigos siempre podían replegarse para eludir la persecución o recibir protección. Si hubiera habido una armada del Sur que pudiera beneficiarse de tales ventajas, o de la condición dispersa de los barcos de los Estados Unidos, estos últimos no podrían haberse distribuido como estaban; y al verse obligados a concentrarse en el [44] apoyo mutuo, muchos enfoques pequeños pero útiles habrían quedado abiertos al comercio. Pero así como la costa sur, por su extensión y sus muchas ensenadas, podría haber sido una fuente de fortaleza, también, por esas mismas características, se convirtió en una fructífera fuente de daño. La gran historia de la apertura del Mississippi no es más que el ejemplo más sorprendente de una acción que se desarrollaba incesantemente en todo el Sur. En cada ruptura de la frontera marítima entraban barcos de guerra. Las corrientes que habían llevado la riqueza y sostenido el comercio de los Estados secesionistas se volvieron contra ellos y admitieron a sus enemigos en sus corazones.
La consternación, la inseguridad y la parálisis prevalecieron en regiones que podrían, bajo auspicios más felices, haber mantenido viva a una nación durante la guerra más agotadora. Nunca el poder marítimo jugó un papel mayor o más decisivo que en la contienda que determinó que el curso de la historia del mundo sería modificado por la existencia de una gran nación, en lugar de varios Estados rivales, en el continente norteamericano. Pero si bien se siente un justo orgullo por la gloria bien ganada de aquellos días y se admite la grandeza de los resultados debido a la preponderancia naval, los estadounidenses que comprenden los hechos nunca deberían dejar de recordar el exceso de confianza de sus compatriotas en que el Sur no sólo que no tenía armada, no sólo no era un pueblo marinero, sino que además su población no estaba proporcionada a la extensión de la costa que tenía que defender.

IV. Número de población.—Después de considerar las condiciones naturales de un país, debe seguirse un examen de las características de su población que afectan el desarrollo del poder marítimo; y en primer lugar se tomará, por sus relaciones con la extensión del territorio que acabamos de decir, el número de las personas que en él viven. Se ha dicho que con respecto a las dimensiones no es simplemente el número de millas cuadradas, sino la extensión y el carácter de la costa lo que debe considerarse con referencia al poder marítimo; y así, en términos de población, lo que debe contarse no es sólo el total general, sino el número que [45] sigue al mar, o al menos el que está fácilmente disponible para el empleo a bordo y para la creación de material naval.

Por ejemplo, antes y hasta el final de las grandes guerras posteriores a la Revolución Francesa, la población de Francia era mucho mayor que la de Inglaterra; pero con respecto al poder marítimo en general, al comercio pacífico y a la eficiencia militar, Francia era muy inferior a Inglaterra. En materia de eficiencia militar, este hecho es tanto más notable cuanto que en ocasiones, en materia de preparación militar al estallar la guerra, Francia tenía la ventaja; pero no pudo conservarlo. Así, en 1778, cuando estalló la guerra, Francia, gracias a su inscripción marítima, pudo tripular a la vez cincuenta barcos de línea. Inglaterra, por el contrario, a causa de la dispersión por todo el mundo de ese mismo barco en el que descansaba tan firmemente su fuerza naval, tuvo muchas dificultades para tripular cuarenta en casa; pero en 1782 tenía ciento veinte en servicio o listos para serlo, mientras que Francia nunca había podido pasar de setenta y uno. Nuevamente, todavía en 1840, cuando las dos naciones estaban al borde de la guerra en el Levante, uno de los oficiales franceses más consumados de la época, al tiempo que ensalzaba el alto estado de eficiencia de la flota francesa y las eminentes cualidades de su almirante, y expresando confianza en los resultados de un encuentro con un enemigo igual, continúa diciendo: "Detrás del escuadrón de veintiún barcos de línea que pudimos entonces reunir, no había reserva; ningún otro barco podría haber sido puesto en servicio en un plazo de seis meses." Y esto no se debía sólo a la falta de barcos y de equipo adecuado, aunque ambas cosas faltaban. "Nuestra inscripción marítima", continúa, "estaba tan agotada por lo que habíamos hecho [al tripular veintiún barcos], que la leva permanente establecida en todas partes no proporcionó alivio a los hombres, que ya llevaban más de tres años en crucero."

Un contraste como este muestra una diferencia en lo que se llama poder de permanencia, o fuerza de reserva, que es incluso mayor de lo que parece en la superficie; porque un gran barco a flote emplea necesariamente, además de las tripulaciones, un gran número [46] de personas dedicadas a los diversos oficios que facilitan la fabricación y reparación del material naval, o que siguen otras ocupaciones más o menos estrechamente relacionadas con el agua y con embarcaciones de todo tipo. . Vocaciones tan afines confieren desde el primer momento una indudable aptitud para el mar. Hay una anécdota que muestra una curiosa visión de este asunto por parte de uno de los distinguidos marineros de Inglaterra, Sir Edward Pellew. Cuando estalló la guerra en 1793, se hizo frente a la habitual escasez de marineros. Ansioso por hacerse a la mar e incapaz de completar su dotación más que con hombres terrestres, ordenó a sus oficiales que buscaran mineros de Cornualles; razonando a partir de las condiciones y peligros de su llamado, de los cuales tenía conocimiento personal, que rápidamente encajarían en el

exigencias de la vida marina. El resultado demostró su sagacidad, ya que, escapando así de un retraso que de otro modo sería inevitable, tuvo la suerte de capturar la primera fragata capturada en la guerra en combate singular; y lo que es especialmente instructivo es que, aunque sólo llevaba unas pocas semanas en el cargo, mientras que su oponente llevaba más de un año, las pérdidas, cuantiosas en ambos lados, fueron casi iguales.

Se puede afirmar que esa fuerza de reserva casi ha perdido ahora la importancia que alguna vez tuvo, porque los barcos y las armas modernas tardan mucho en fabricarse, y porque los Estados modernos aspiran a desarrollar todo el poder de sus fuerzas armadas, al estallar la guerra. con tal rapidez como para asestar un golpe incapacitante antes de que el enemigo pueda organizar un esfuerzo igual. Para usar una frase familiar, no habrá tiempo para que toda la resistencia del tejido nacional entre en juego; el golpe recaerá sobre la flota militar organizada, y si ésta cede, la solidez del resto de la estructura no servirá de nada. Hasta cierto punto, esto es cierto; pero siempre ha sido cierto, aunque en menor medida antes que ahora. Suponiendo que se reúnan dos flotas que representan prácticamente todas las fuerzas actuales de sus dos naciones, si una de ellas es destruida mientras la otra permanece apta para la acción, habrá muchas menos esperanzas ahora que antes de que los vencidos puedan restaurar su armada para esa guerra; y el resultado será desastroso en proporción justa a la dependencia de la nación de su poder marítimo. Un Trafalgar habría sido un golpe [47] mucho más fatal para Inglaterra que para Francia, si la flota inglesa hubiera representado, como lo hizo la flota aliada, la mayor parte del poder de la nación. En tal caso, Trafalgar habría sido para Inglaterra lo que Austerlitz fue para Austria y Jena para Prusia; un imperio habría quedado postrado por la destrucción o desorganización de sus fuerzas militares, que, se dice, eran el objetivo favorito de Napoleón.

Pero, ¿justifica la consideración de catástrofes tan excepcionales en el pasado dar un valor bajo a esa fuerza de reserva, basada en el número de habitantes aptos para un cierto tipo de vida militar, que aquí se considera? Los golpes que acabamos de mencionar fueron asestados por hombres de genio excepcional, al frente de cuerpos armados de excepcional entrenamiento, espíritu de cuerpo y prestigio, y fueron, además, infligidos a oponentes más o menos desmoralizados por una inferioridad consciente y una derrota previa. Austerlitz había sido precedido de cerca por Ulm, donde treinta mil austriacos depusieron las armas sin luchar; y la historia de los años anteriores había sido una larga historia de derrotas austríacas y éxitos franceses. Trafalgar siguió de cerca un crucero, con justicia llamado campaña, de fracaso casi constante; y más atrás, pero aún recientes, estaban los recuerdos de San Vicente para los españoles, y del Nilo para los franceses, en la flota aliada. Excepto en el caso de Jena, estos aplastantes derrocamientos no fueron desastres aislados, sino golpes finales; y en la campaña de Jena hubo una disparidad en números, equipo y preparación general para la guerra, lo que la hace menos aplicable al considerar lo que puede resultar de una sola victoria.

Inglaterra es actualmente la nación marítima más grande del mundo; En vapor y hierro ha conservado la superioridad que tenía en la época de la vela y la madera. Francia e Inglaterra son las dos potencias que cuentan con las armadas militares más grandes; y hasta ahora es una cuestión abierta cuál de los dos es el más poderoso, de modo que se los puede considerar prácticamente de igual fuerza en material para una guerra marítima. En el caso de una colisión, ¿puede suponerse una diferencia tal de personal o de preparación [48] que haga probable que de una batalla o de una campaña resulte una desigualdad decisiva? Si no, la fuerza de reserva empezará a notarse; primero reserva organizada, luego reserva de población marinera, reserva de habilidad mecánica, reserva de riqueza. Parece haberse olvidado un poco que el liderazgo de Inglaterra en las artes mecánicas le proporciona una reserva de mecánicos que pueden familiarizarse fácilmente con los aparatos de los acorazados modernos; y como su comercio e industrias sientan el peso de la guerra, el excedente de marineros y mecánicos se destinará a la navegación armada.

Toda la cuestión del valor de una reserva, desarrollada o no desarrollada, se reduce ahora a esto: ¿Han hecho probable las condiciones modernas de guerra que, de dos adversarios casi iguales, uno quede tan postrado en una sola campaña que se obtenga un resultado decisivo? alcanzado en ese tiempo? La guerra marítima no ha dado respuesta. Los aplastantes éxitos de Prusia contra Austria y de Alemania contra Francia parecen haber sido los de una nación más fuerte sobre una mucho más débil, ya sea que la debilidad se debiera a causas naturales o a la incompetencia oficial. ¿Cómo habría afectado un retraso como el de Plevna a la suerte de la guerra si Turquía hubiera tenido alguna reserva de poder nacional a la que recurrir?

Si el tiempo es, como se admite en todas partes, un factor supremo en la guerra, corresponde a los países cuyo genio no es esencialmente militar, cuyos pueblos, como todos los pueblos libres, se oponen a pagar grandes establecimientos militares, corresponde asegurarse de que al menos sean lo suficientemente fuertes como para ganar el tiempo necesario para convertir el espíritu y la capacidad de sus súbditos en las nuevas actividades que exige la guerra. Si la fuerza existente por tierra o por mar es lo suficientemente fuerte como para resistir, aunque esté en desventaja, el país puede depender de que sus recursos naturales y su fuerza entren en juego para obtener lo que valga su valor: su número, su riqueza, sus capacidades. de todo tipo. Si, por el contrario, la fuerza que tiene puede ser derrocada y aplastada rápidamente, las más magníficas posibilidades del poder natural no la salvarán de condiciones [49] humillantes ni, si su enemigo es prudente, de garantías que pospondrán la venganza hasta un momento lejano.

futuro. La historia se repite constantemente en los campos de guerra más pequeños: "Si fulano de tal puede resistir un poco más, esto se puede salvar o aquello se puede hacer"; como en la enfermedad se dice a menudo: "Si el paciente sólo puede resistir un tiempo, la fuerza de su constitución puede sacarlo adelante".

Inglaterra, hasta cierto punto, es ahora uno de esos países. Holanda era uno de esos países; ella no quiso pagar, y si escapó, fue por los pelos. "Nunca, en tiempos de paz y por temor a una ruptura", escribió su gran estadista, De Witt, "tomarán resoluciones lo suficientemente fuertes como para llevarlos a sacrificios pecuniarios de antemano.
El carácter de los holandeses es tal que, a menos que el peligro los enfrente cara a cara, no están dispuestos a gastar dinero para su propia defensa. Tengo que ver con un pueblo que, liberal hasta la profusión donde debería economizar, a menudo es parco hasta la avaricia donde debería gastar."

Que nuestro propio país está expuesto al mismo reproche es algo patente para todo el mundo. Estados Unidos no tiene ese escudo de poder defensivo detrás del cual pueda ganar tiempo para desarrollar su reserva de fuerza. En cuanto a una población marinera adecuada a sus posibles necesidades, ¿dónde está? Un recurso así, proporcional a su costa y a su población, sólo se puede encontrar en un barco mercante nacional y sus industrias relacionadas, que en la actualidad apenas existen. Poco importará si las tripulaciones de tales barcos son nacionales o nacidas en el extranjero, siempre que estén atadas a la bandera y su poder en el mar sea suficiente para permitir a la mayoría de ellos regresar en caso de guerra.
Cuando miles de extranjeros son admitidos en las urnas, tiene poca importancia que se les dé espacio para luchar a bordo del barco.

Aunque el tratamiento del tema ha sido algo discursivo, puede admitirse que una gran población que sigue profesiones relacionadas con el mar es, ahora como antes, un gran elemento del poder marítimo; que Estados Unidos es deficiente en ese elemento; y que sus cimientos sólo pueden echarse en un gran comercio bajo su propia bandera.

V. Carácter nacional.—El efecto del carácter y las aptitudes nacionales en el desarrollo del poder marítimo. [50]
se considerará a continuación.

Si el poder marítimo se basa realmente en un comercio pacífico y extenso, la aptitud para las actividades comerciales debe ser una característica distintiva de las naciones que en un momento u otro han sido grandes en el mar. La historia casi sin excepción afirma que esto es cierto. Salvo los romanos, no hay ningún ejemplo marcado de lo contrario.

Todos los hombres buscan ganancias y, más o menos, aman el dinero; pero la forma en que se busque la ganancia tendrá un marcado efecto sobre las fortunas comerciales y la historia de la gente que habita un país.

Si se puede creer en la historia, la forma en que los españoles y su nación afín, los portugueses, buscaron riqueza, no sólo trajo una mancha al carácter nacional, sino que también fue fatal para el crecimiento de un comercio saludable; y también a las industrias de las que vive el comercio y, en última instancia, a la riqueza nacional que se buscó por caminos equivocados. El deseo de ganancia se convirtió en ellos en una avaricia feroz; por eso buscaron en los mundos recién descubiertos que dieron tanto impulso al desarrollo comercial y marítimo de los países de Europa, no nuevos campos de industria, ni siquiera el saludable entusiasmo de la exploración y la aventura, sino oro y plata. Tenían muchas grandes cualidades; Eran audaces, emprendedores, templados, pacientes con el sufrimiento, entusiastas y dotados de un intenso sentimiento nacional. Cuando a estas cualidades se añaden las ventajas de la posición de España y de sus puertos bien situados, el hecho de que fue la primera en ocupar grandes y ricas porciones de los nuevos mundos y permaneció durante mucho tiempo sin competidor, y que durante cien años después del descubrimiento de América era el Estado líder en Europa, se podría esperar que ocupara el primer lugar entre las potencias marítimas. El resultado fue exactamente lo contrario, como todos saben. Desde la batalla de Lepanto en 1571, aunque libraron muchas guerras, ninguna victoria marítima de importancia brilla en las páginas de la historia española; y la decadencia de su comercio explica suficientemente la dolorosa y a veces ridícula incapacidad que se muestra en las cubiertas de sus barcos de guerra. Sin duda, tal resultado no debe atribuirse a una sola causa. Sin duda, el gobierno de España era capaz de obstaculizar y arruinar en muchos sentidos el desarrollo libre y saludable de la [51]
empresa privada; pero el carácter de un gran pueblo se abre paso o moldea el carácter de su gobierno, y difícilmente puede dudarse que si la inclinación del pueblo hubiera sido hacia el comercio, la acción del gobierno se habría visto arrastrada por la misma corriente. El gran campo de las colonias también estaba alejado del centro de ese despotismo que arruinó el crecimiento de la vieja España. Así las cosas, miles de españoles, tanto de las clases trabajadoras como de las clases altas, abandonaron España; y las ocupaciones que desempeñaban en el extranjero enviaban a casa poco más que dinero en efectivo o mercancías de pequeño volumen, que requerían poco tonelaje. La propia patria producía poco más que lana, frutas y hierro; sus manufacturas fueron nada; sus industrias sufrieron; su población disminuyó constantemente. Tanto ella como sus colonias dependían de los holandeses para muchas de las necesidades de la vida, que los productos de sus escasas industrias no eran suficientes para pagarlas. "De modo que los comerciantes holandeses", escribe un contemporáneo, "que llevan dinero a la mayor parte del mundo para comprar mercancías, deben sacar de este único país de Europa el dinero que reciben en pago de sus mercancías".

Así, el emblema de riqueza que tanto buscaban pasó rápidamente de sus manos. Ya se ha señalado cuán débil, desde el punto de vista militar, estaba España a causa de esta decadencia de su transporte marítimo. Como su riqueza se encontraba en pequeñas cantidades en unos pocos barcos, siguiendo rutas más o menos regulares, fue fácilmente capturada por un enemigo y paralizado los nervios de la guerra; mientras que las riquezas de Inglaterra y Holanda, esparcidas en miles de barcos en todas partes del mundo, recibieron muchos duros golpes en muchas guerras agotadoras, sin frenar un crecimiento que, aunque doloroso, fue constante. La suerte de Portugal, unida a España durante el período más crítico de su historia, siguió el mismo camino descendente: aunque fue la primera en el comienzo de la carrera por el desarrollo marítimo, quedó completamente [52] rezagada. "Las minas de Brasil fueron la ruina de Portugal, como las de México y Perú lo habían sido de España; todas las manufacturas cayeron en un desprecio loco; al poco tiempo los ingleses abastecieron a los portugueses no sólo de ropa, sino de todas las mercancías, todos los artículos, incluso al pescado salado y al grano. Después de su oro, los portugueses abandonaron su misma tierra; los viñedos de Oporto finalmente fueron comprados por los ingleses con oro brasileño, que sólo había pasado por Portugal para extenderse por toda Inglaterra. Se nos asegura que en cincuenta años se extrajeron quinientos millones de dólares de "las minas del Brasil, y que al final de la época Portugal no tenía más que veinticinco millones en especie", un ejemplo sorprendente de la diferencia entre el valor real y riqueza ficticia.

Los ingleses y los holandeses no estaban menos deseosos de obtener ganancias que las naciones del sur. Cada uno de ellos ha sido llamado a su vez "una nación de comerciantes"; pero la burla, en la medida en que es justa, es mérito de su sabiduría y rectitud. No fueron menos audaces, no menos emprendedores, no menos pacientes. De hecho, fueron más pacientes, ya que buscaron riquezas no con la espada sino con el trabajo, que es el reproche que implica el epíteto; porque así tomaron el camino más largo, en lugar del que parecía el más corto, hacia la riqueza. Pero estos dos pueblos, radicalmente de la misma raza, poseían otras cualidades, no menos importantes que las recién nombradas, que se combinaron con su entorno para favorecer su desarrollo marítimo. Eran por naturaleza hombres de negocios, comerciantes, productores, negociadores. Por lo tanto, tanto en su país natal como en el extranjero, ya sea que se establecieran en los puertos de naciones civilizadas, o de bárbaros gobernantes orientales, o en colonias de su propia fundación, se esforzaron en todas partes por extraer todos los recursos de la tierra, desarrollarlos y aumentarlos. . El rápido instinto del comerciante nato, comerciante si se quiere, buscaba continuamente nuevos artículos para intercambiar; y esta búsqueda, combinada con el carácter laborioso desarrollado a través de generaciones de trabajo, los convirtió necesariamente en productores. En casa llegaron a ser grandes fabricantes; En el extranjero, donde controlaban, la tierra se enriquecía continuamente, los productos se multiplicaban y el necesario intercambio [53] entre el país y los asentamientos requería más barcos. Por lo tanto, su transporte marítimo aumentó con estas demandas del comercio, y las naciones con menos aptitud para la empresa marítima, incluso la propia Francia, por grande que haya sido, solicitaron sus productos y el servicio de sus barcos. Así, de muchas maneras avanzaron hacia el poder en el mar. De hecho, esta tendencia y crecimiento naturales fueron modificados y seriamente frenados en ocasiones por la interferencia de otros gobiernos, celosos de una prosperidad que su propio pueblo sólo podía invadir con la ayuda de un apoyo artificial, apoyo que se considerará bajo el título de política gubernamental. acción que afecta el poder marítimo.

La tendencia al comercio, que implica necesariamente la producción de algo con qué comerciar, es la característica nacional más importante para el desarrollo del poder marítimo. Suponiendo que exista una buena costa, no es probable que los peligros del mar, o cualquier aversión a él, disuada a un pueblo de buscar riquezas por los caminos del comercio marítimo. Donde se busca riqueza por otros medios, se puede encontrar; pero no necesariamente conducirá al poder marítimo.
Tomemos como ejemplo a Francia. Francia tiene un hermoso país, un pueblo trabajador y una posición admirable. La marina francesa ha conocido períodos de gran gloria y, en su nivel más bajo, nunca ha deshonrado la reputación militar tan querida por la nación. Sin embargo, como Estado marítimo, que descansa firmemente sobre una amplia base de comercio marítimo, Francia, en comparación con otros pueblos marítimos históricos, nunca ha ocupado más que una posición respetable. La razón principal de esto, en lo que respecta al carácter nacional, es la forma en que se busca la riqueza. Así como España y Portugal lo buscaron extrayendo oro de la tierra, el temperamento del pueblo francés los lleva a buscarlo mediante el ahorro, la economía y el acaparamiento. Se dice que es más difícil conservarlo que hacer una fortuna. Posiblemente; pero el temperamento aventurero, que arriesga lo que tiene para ganar más, tiene mucho en común con el espíritu aventurero que conquista mundos para el comercio. La tendencia a ahorrar y ahorrar, a aventurarse tímidamente y en pequeña escala, puede conducir a una difusión [54] general de la riqueza en una escala igualmente pequeña, pero no a los riesgos y al desarrollo del comercio exterior y de los intereses marítimos. Para ilustrar, y el incidente se cita sólo por lo que vale, un oficial francés, hablando con el autor sobre el Canal de Panamá, dijo: "Tengo dos acciones en él. En Francia no hacemos como usted, donde unas pocas personas toman muchas a En nuestro caso, un gran número de personas adquieren una o muy pocas acciones. Cuando estaban en el mercado, mi esposa me dijo: 'Toma dos acciones, una para ti y otra para mí'". En lo que respecta a la estabilidad de la fortuna personal de un hombre, este tipo de prudencia es sin duda sabia; pero cuando la prudencia excesiva o la timidez financiera se convierte en un rasgo nacional, debe tender a obstaculizar la expansión del comercio y de los transportes marítimos de la nación. La misma cautela en cuestiones monetarias, que aparece en otra relación de la vida, ha frenado la producción de niños y mantiene a la población de Francia casi estacionario.

Las clases nobles de Europa heredaron de la Edad Media un desdeñoso desprecio por el comercio pacífico, que

ha ejercido una influencia modificadora sobre su crecimiento, según el carácter nacional de los diferentes países.
El orgullo de los españoles se unió fácilmente a este espíritu de desprecio y cooperó con esa desastrosa falta de voluntad para trabajar y esperar riquezas que los alejó del comercio. En Francia, la vanidad que incluso los franceses reconocen como un rasgo nacional condujo en la misma dirección. El número y la brillantez de la nobleza, y la consideración de que gozaban, pusieron un sello de inferioridad a una ocupación que despreciaban.
Los ricos comerciantes y fabricantes suspiraban por los honores de la nobleza y, al obtenerlos, abandonaban sus lucrativas profesiones. Por lo tanto, si bien la industria del pueblo y la fecundidad del suelo salvaron al comercio de la decadencia total, éste fue perseguido bajo un sentimiento de humillación que hizo que sus mejores representantes escaparan de él tan pronto como pudieron. Luis XIV, bajo la influencia de Colbert, promulgó una ordenanza "que autorizaba a todos los nobles a interesarse por los barcos mercantes, los bienes y las mercancías, sin que se consideraran contrarios a la nobleza, siempre que no vendieran al por menor"; y la razón dada para esta acción fue "que importa el bien de nuestros súbditos y nuestra propia satisfacción, para borrar la reliquia de una opinión pública, [55] universalmente prevalente, de que el comercio marítimo es incompatible con la nobleza". Pero un prejuicio que implica una superioridad consciente y abierta no se borra fácilmente con ordenanzas, especialmente cuando la vanidad es un rasgo conspicuo del carácter nacional; y muchos años después Montesquieu enseñó que es contrario al espíritu de la monarquía que la nobleza se dedique al comercio.

En Holanda había nobleza; pero el Estado era republicano de nombre, permitía un amplio margen a la libertad y la empresa personales, y los centros de poder estaban en las grandes ciudades. La base de la grandeza nacional era el dinero, o más bien la riqueza. La riqueza, como fuente de distinción cívica, conllevaba también poder en el Estado; y con el poder iba la posición y la consideración social. En Inglaterra se obtuvo el mismo resultado. La nobleza estaba orgullosa; pero en un gobierno representativo el poder de la riqueza no podía ser sofocado ni eclipsado. Era evidente a los ojos de todos; fue honrado por todos; y en Inglaterra, así como en Holanda, las ocupaciones que eran fuente de riqueza compartían el honor otorgado a la riqueza misma. Así, en todos los países mencionados, el sentimiento social, resultado de las características nacionales, tuvo una marcada influencia sobre la actitud nacional hacia el comercio.

De otra manera el genio nacional afecta el crecimiento del poder marítimo en su sentido más amplio; y eso en la medida en que posea la capacidad de plantar colonias sanas. De la colonización, como de todos los demás crecimientos, es cierto que es más saludable cuando es más natural. Por lo tanto, las colonias que surjan de las necesidades sentidas y de los impulsos naturales de todo un pueblo tendrán las bases más sólidas; y su crecimiento posterior será más seguro cuando se vean menos obstaculizados fuera de casa, si la gente tiene el genio para la acción independiente. Los hombres de los últimos tres siglos han sentido profundamente el valor que tenían para la madre patria las colonias como salidas para los productos nacionales y como vivero para el comercio y el transporte [56] marítimo; pero los esfuerzos de colonización no han tenido el mismo origen general, ni los diferentes sistemas han tenido el mismo éxito. Los esfuerzos de los estadistas, por previsores y cuidadosos que sean, no han podido suplir la falta de un fuerte impulso natural; ni la más minuciosa regulación interna puede producir tan buenos resultados como un feliz descuido, cuando el germen del autodesarrollo se encuentra en el carácter nacional. No ha habido mayor muestra de sabiduría en la administración nacional de colonias exitosas que en la de las fracasadas. Quizás haya habido incluso menos. Si un sistema elaborado y una supervisión, una cuidadosa adaptación de los medios a los fines y una atención diligente pudieran contribuir al crecimiento colonial, el genio de Inglaterra tiene menos de esta facultad sistematizadora que el genio de Francia; pero Inglaterra, no Francia, ha sido el gran colonizador del mundo. El éxito de la colonización, con sus consiguientes efectos sobre el comercio y el poder marítimo, depende esencialmente del carácter nacional; porque las colonias crecen mejor cuando crecen por sí mismas, de forma natural. El carácter del colono, no el cuidado del gobierno local, es el principio del crecimiento de la colonia.

Esta verdad se hace más clara porque la actitud general de todos los gobiernos nacionales hacia sus colonias era enteramente egoísta. Cualquiera que fuera su fundación, tan pronto como se reconoció que tenía importancia, la colonia se convirtió para el país de origen en una vaca que había que ordeñar; para ser cuidado, por supuesto, pero principalmente como una propiedad valorada por los beneficios que proporcionaba. La legislación estaba dirigida hacia un monopolio de su comercio exterior; los lugares de su gobierno ofrecían puestos de valor a los ocupantes de la madre patria; y la colonia era considerada, como todavía lo es a menudo el mar, como un lugar adecuado para aquellos que eran ingobernables o inútiles en casa. La administración militar, sin embargo, mientras siga siendo una colonia, es el atributo propio y necesario del gobierno interno.

El hecho del éxito único y maravilloso de Inglaterra como gran nación colonizadora es demasiado evidente para detenerse en él; y la razón parece residir principalmente en dos rasgos del carácter nacional. El colono inglés se establece natural y fácilmente en su [57] nuevo país, identifica sus intereses con él y, aunque guarda un recuerdo afectuoso del hogar de donde vino, no siente ningún anhelo inquieto por regresar. En segundo lugar, el inglés busca inmediata e instintivamente desarrollar los recursos del nuevo país en el sentido más amplio. En lo primero se diferencia de los franceses, que siempre miraban con añoranza las delicias

de su agradable tierra; en este último, de los españoles, cuyo espectro de intereses y ambiciones era demasiado estrecho para la plena evolución de las posibilidades de un nuevo país.

El carácter y las necesidades de los holandeses los llevaron naturalmente a plantar colonias; y hacia el año 1650 tenían en las Indias Orientales, en África y en América un gran número, cuyo nombre sería tedioso. Entonces estaban muy por delante de Inglaterra en este asunto. Pero aunque el origen de estas colonias, de carácter puramente comercial, era natural, parece que les faltaba un principio de crecimiento. "Al plantarlos nunca buscaron una extensión del imperio, sino simplemente una adquisición de comercio. Intentaron la conquista sólo cuando fueron obligados por la presión de las circunstancias. Generalmente se contentaron con comerciar bajo la protección del soberano del país". Esta plácida satisfacción por la mera ganancia, sin ir acompañada de ambición política, tendió, como el despotismo de Francia y España, a mantener a las colonias en meras dependencias comerciales de la madre patria, y así acabó con el principio natural del crecimiento.

Antes de abandonar este aspecto de la investigación, conviene preguntarse hasta qué punto el carácter nacional de los estadounidenses se adapta a desarrollar una gran potencia marítima, si otras circunstancias se tornaran favorables.

Sin embargo, parece apenas necesario hacer más que apelar a un pasado no muy lejano para demostrar que, si se eliminan los obstáculos legislativos y se llenan campos de actividad más remunerativos, el poder marítimo no retrasará mucho su aparición. El instinto para el comercio, la audacia empresarial en la búsqueda de ganancias y un agudo olfato para los senderos que conducen a él, todos existen; y si en el futuro hay campos que [58] requieran colonización, no cabe duda de que los estadounidenses llevarán consigo toda su aptitud heredada para el autogobierno y el crecimiento independiente.

VI. Carácter del gobierno.—Al discutir los efectos sobre el desarrollo del poder marítimo de una nación ejercido por su gobierno y sus instituciones, será necesario evitar una tendencia a filosofar excesivamente, a limitar la atención a las causas obvias e inmediatas y a sus claros resultados. , sin husmear demasiado bajo la superficie en busca de influencias remotas y definitivas.

Sin embargo, debe señalarse que determinadas formas de gobierno, con las instituciones que las acompañan y el carácter de los gobernantes en un momento u otro, han ejercido una influencia muy marcada en el desarrollo del poder marítimo. Los diversos rasgos de un país y de su gente que se han considerado hasta ahora constituyen las características naturales con las que una nación, como un hombre, comienza su carrera; la conducta del gobierno corresponde a su vez al ejercicio de la voluntad inteligente, que, según sea sabia, enérgica y perseverante, o al revés, provoca el éxito o el fracaso en la vida de un hombre o en la historia de una nación.

Parecería probable que un gobierno totalmente de acuerdo con las tendencias naturales de su pueblo lograría con mayor éxito su crecimiento en todos los aspectos; y, en materia de poder marítimo, los éxitos más brillantes se han producido allí donde ha habido una dirección inteligente por parte de un gobierno plenamente imbuido del espíritu del pueblo y consciente de su verdadera inclinación general. Un gobierno así está ciertamente asegurado cuando la voluntad del pueblo, o de sus mejores exponentes naturales, tiene una participación importante en su formación; pero esos gobiernos libres a veces se han quedado cortos, mientras que, por otro lado, el poder despótico, ejercido con criterio y coherencia, ha creado en ocasiones un gran comercio marítimo y una marina brillante con mayor franqueza de la que pueden alcanzar los procesos más lentos de un pueblo libre. . La dificultad en el último caso es asegurar la perseverancia después de la muerte de un déspota en particular.

[59]

Habiendo alcanzado indudablemente Inglaterra la mayor altura de poder marítimo de cualquier nación moderna, la acción de su gobierno es lo primero que llama la atención. En general, esta acción ha sido consistente, aunque a menudo lejos de ser digna de elogio. Ha apuntado firmemente al control del mar. Una de sus expresiones más arrogantes se remonta al reinado de Jaime I, cuando apenas tenía posesiones fuera de sus propias islas; antes de que se colonizaran Virginia o Massachusetts. Aquí está el relato de Richelieu al respecto:

> "El duque de Sully, ministro de Enrique IV [uno de los príncipes más caballerosos que jamás haya existido], habiéndose embarcado en Calais en un barco francés que llevaba la bandera francesa en el principal, apenas estaba en el Canal de la Mancha cuando se encontró con un inglés. En el barco de despacho que estaba allí para recibirlo, el comandante de este último ordenó al barco francés arriar su bandera. El Duque, considerando que su calidad lo libraba de tal afrenta, se negó audazmente, pero esta negativa fue seguida por tres cañonazos. disparo que, traspasando su barco, traspasó también el corazón de todos los buenos franceses. El poder le obligó a ceder lo que el derecho le prohibía, y a pesar de todas las quejas que hizo, no pudo obtener mejor respuesta del capitán inglés que ésta: "Que así como su deber le obligaba a honrar el rango de embajador, y también le obligaba a exigir el honor debido a la bandera de su señor como soberano del mar.' Si bien las palabras del propio rey James fueron más educadas, no obs

> No tuvo otro efecto que obligar al duque a consultar su prudencia, fingiendo estar satisfecho, mientras su herida era siempre punzante e incurable. Enrique el Grande tuvo que practicar la moderación en esta ocasión; pero con la resolución de sostener otra vez los derechos de su corona por la fuerza que, con la ayuda del tiempo, podría poner sobre el mar."

Este acto de imperdonable insolencia, según las ideas modernas, no estaba tan en desacuerdo con el espíritu de las naciones de aquella época. Es principalmente digno de mención como el más sorprendente, así como uno de los primeros indicios del propósito de Inglaterra de afirmarse a toda costa en el mar; y el insulto fue ofrecido, bajo uno de sus reyes más tímidos, a un embajador que representaba inmediatamente al más valiente y capaz de los soberanos [60] franceses. Este honor vacío de la bandera, un reclamo insignificante excepto como manifestación externa del propósito de un gobierno, fue exigido tan rígidamente bajo Cromwell como bajo los reyes. Fue una de las condiciones de paz conseguidas por los holandeses después de su desastrosa guerra de 1654. Cromwell, un déspota en todo menos en el nombre, estaba muy consciente de todo lo que concernía al honor y la fuerza de Inglaterra, y no se limitó a saludos estériles para promoverlos. . Apenas aún en posesión del poder, la marina inglesa cobró rápidamente una nueva vida y vigor bajo su severo gobierno. Sus flotas exigían los derechos de Inglaterra o la reparación de sus errores en todo el mundo: en el Báltico, en el Mediterráneo, contra los Estados de Berbería, en las Indias Occidentales; y bajo su mando la conquista de Jamaica inició la extensión de su imperio, por la fuerza de las armas, que ha llegado hasta nuestros días. Tampoco se olvidaron medidas pacíficas igualmente enérgicas para el crecimiento del comercio y el transporte marítimo ingleses. La célebre Ley de Navegación de Cromwell declaró que todas las importaciones a Inglaterra o sus colonias debían transportarse exclusivamente en buques pertenecientes a la propia Inglaterra o al país en el que se cultivaban o fabricaban los productos transportados. Este decreto, dirigido especialmente a los holandeses, los transportistas públicos de Europa, fue objeto de resentimiento en todo el mundo comercial; pero el beneficio para Inglaterra, en aquellos días de lucha y animosidad nacional, fue tan evidente que duró mucho tiempo bajo la monarquía. Un siglo y cuarto más tarde encontramos a Nelson, antes de que comenzara su famosa carrera, mostrando su celo por el bienestar de la navegación inglesa al imponer esta misma ley en las Indias Occidentales contra los buques mercantes estadounidenses. Cuando Cromwell estaba muerto, y Carlos II. Sentado en el trono de su padre, este rey, infiel al pueblo inglés, era al mismo tiempo fiel a la grandeza de Inglaterra y a la política tradicional de su gobierno en el mar. En sus traicioneras intrigas con Luis XIV, con las que pretendía independizarse del Parlamento y del pueblo, escribió a Luis: "Hay dos impedimentos para una unión perfecta. El primero es el gran cuidado que Francia está poniendo ahora en crear una comercio y ser una [61] potencia marítima imponente. Esto es motivo de sospecha tan grande para nosotros, que sólo podemos tener importancia por nuestro comercio y nuestra fuerza naval, que cada paso que dé Francia en esta dirección perpetuará los celos entre las dos naciones. ". En medio de las negociaciones que precedieron al detestable ataque de los dos reyes a la república holandesa, surgió una acalorada disputa sobre quién debería comandar las flotas unidas de Francia e Inglaterra. Charles se mostró inflexible en este punto. "Es costumbre de los ingleses", dijo, "mandar en el mar"; y le dijo claramente al embajador francés que, si cedía, sus súbditos no le obedecerían. En la proyectada partición de las Provincias Unidas reservó para Inglaterra el saqueo marítimo en posiciones que controlaban las desembocaduras de los ríos Escalda y Mosa. La marina bajo el mando de Carlos conservó durante algún tiempo el espíritu y la disciplina que le imprimió el gobierno de hierro de Cromwell; aunque más tarde participó en la decadencia general de la moral que caracterizó este malvado reinado. Monk, tras haber expulsado por un gran error estratégico a una cuarta parte de su flota, se encontró en 1666 en presencia de una fuerza holandesa muy superior. Haciendo caso omiso de las probabilidades, atacó sin vacilar y d Semejante conducta no es guerra; pero en el único ojo que miraba el prestigio naval de Inglaterra y dictaba sus acciones, común como era al pueblo de Inglaterra así como a su gobierno, se encontraba el secreto del éxito final después de muchos errores a lo largo de los siglos. El sucesor de Carlos, Jacobo II, era marinero y había comandado en dos grandes luchas navales. Cuando Guillermo III. Llegó al trono, los gobiernos de Inglaterra y Holanda quedaron bajo una sola mano, y continuaron unidos en un solo propósito contra Luis XIV. hasta la Paz de Utrecht en 1713; es decir, durante un cuarto de siglo. El gobierno inglés impulsó cada vez más firmemente y con un propósito consciente la extensión de su dominio marítimo y fomentó el crecimiento de su poder marítimo. Mientras que, como enemigo abierto, atacó a Francia en el mar, como amiga astuta, al menos muchos creían, minó el poder de Holanda a flote. El tratado entre los dos países disponía [62] que de las fuerzas marítimas Holanda debería proporcionar tres octavos, Inglaterra cinco octavos, o casi el doble. Tal disposición, unida a otra que obligaba a Holanda a mantener un ejército de 102.000 hombres contra los 40.000 de Inglaterra, prácticamente lanzó la guerra terrestre a uno y la guerra marítima al otro. La tendencia, intencionada o no, es evidente; y en la paz, mientras Holanda recibía compensación por tierra, Inglaterra obtuvo, además de privilegios comerciales en Francia, España y las Indias Occidentales españolas, las importantes concesiones marítimas de Gibraltar y Puerto Mahón en el Mediterráneo; de Terranova, Nueva Escocia y la Bahía de Hudson en América del Norte. El poder naval de Francia y España había desaparecido; la de Holanda a partir de entonces decayó constantemente. Así establecido en América, las Indias Occidentales y el Mediterráneo, el gobierno inglés avanzó desde entonces con firmeza por el camino que hizo del reino inglés el reino de Inglaterra.

Imperio Británico. Durante los veinticinco años que siguieron a la Paz de Utrecht, la paz fue el objetivo principal de los ministros que dirigieron la política de las dos grandes naciones costeras, Francia e Inglaterra; pero en medio de todas las fluctuaciones de la política continental en un período de lo más inestable, en el que abundaban las guerras menores y los tratados furtivos, la mirada de Inglaterra estaba firmemente fijada en el mantenimiento de su poder marítimo. En el Báltico, sus flotas frenaron los intentos de Pedro el Grande contra Suecia, y así mantuvieron un equilibrio de poder en ese mar, del que obtenía no sólo un gran comercio sino la mayor parte de sus provisiones navales, y que el zar pretendía. hacer un lago ruso. Dinamarca se esforzó por establecer una empresa de las Indias Orientales con la ayuda de capital extranjero; Inglaterra y Holanda no sólo prohibieron a sus súbditos unirse a él, sino que amenazaron a Dinamarca y detuvieron así una empresa que consideraban adversa a sus intereses marítimos. En los Países Bajos, que por el Tratado de Utrecht había pasado a Austria, se formó, con la aprobación del emperador, una compañía similar de las Indias Orientales, cuyo puerto era Ostende. A esta medida, destinada a devolver a los Países Bajos el comercio perdido a través de su salida natural del Escalda, se [63] opusieron las potencias marítimas Inglaterra y Holanda; y su avidez por el monopolio del comercio, ayudado en este caso por Francia, sofocó a esta empresa también después de algunos años de lucha. En el Mediterráneo, el acuerdo de Utrecht fue perturbado por el emperador de Austria, aliado natural de Inglaterra en el estado entonces existente de la política europea. Respaldado por Inglaterra, él, que ya tenía Nápoles, reclamó también Sicilia a cambio de Cerdeña. España resistió; y su armada, que apenas comenzaba a revivir bajo el vigoroso ministro Alberoni, fue aplastada y aniquilada por la flota inglesa frente al cabo Passaro en 1718; mientras que al año siguiente un ejército francés, a instancias de Inglaterra, cruzó los Pirineos y completó la obra destruyendo los astilleros españoles. Así, Inglaterra, además de Gibraltar y Mahón en sus propias manos, veía a Nápoles y Sicilia en las de un amigo, mientras que un enemigo era abatido. En Hispanoamérica, los privilegios limitados al comercio inglés, obtenidos de las necesidades de España, fueron abusados por un sistema de contrabando extenso y apenas disimulado; y cuando el exasperado gobierno español dio paso a excesos en el modo de represión, tanto el ministro que aconsejaba la paz como la oposición que instaba a la guerra defendieron sus opiniones alegando los efectos de cualquiera de ellas sobre el poder marítimo y el honor de Inglaterra. Mientras la política de Inglaterra apuntaba constantemente a ampliar y fortalecer las bases de su dominio sobre el océano, los demás gobiernos de Europa parecían ciegos a los peligros que debían temerse por el crecimiento de su mar. Las miserias resultantes del poder desmesurado de España en tiempos pasados parecían olvidadas; olvidado también la lección más reciente de las sangrientas y costosas guerras provocadas por la ambición y el poder exagerado de Luis XIV.

Ante los ojos de los estadistas de Europa se estaba construyendo constante y visiblemente un tercer poder abrumador, destinado a ser utilizado de manera tan egoísta, tan agresiva, aunque no tan cruel, y con mucho más éxito que cualquiera de los que lo habían precedido. Éste era el poder del mar, cuyo funcionamiento, por ser más silencioso que el choque de las armas, se nota menos a menudo, aunque se encuentra con bastante claridad en la superficie. Difícilmente se puede negar [64] que el dominio incontrolado de los mares por parte de Inglaterra, durante casi todo el período elegido para nuestro tema, fue con mucha probabilidad el principal de los factores militares que determinaron la cuestión final.[8] Sin embargo, esta influencia estuvo tan lejos de ser prevista después de Utrecht, que Francia durante doce años, movida por exigencias personales de sus gobernantes, se puso del lado de Inglaterra contra España; y cuando Fleuri llegó al poder en 1726, aunque esta política fue revertida, la marina de Francia no recibió ninguna atención, y el único golpe a Inglaterra fue el establecimiento de un príncipe Borbón, un enemigo natural para ella, en el trono de las dos Sicilias. en 1736. Cuando estalló la guerra con España en 1739, la armada de Inglaterra era más que igual en número a las armadas de España y Francia juntas; y durante el cuarto de siglo de guerra casi ininterrumpida que siguió, esta desproporción numérica aumentó. En estas guerras, Inglaterra, al principio instintivamente, luego con un propósito consciente bajo un gobierno que reconocía su oportunidad y las posibilidades de su gran poder marítimo, rápidamente construyó ese poderoso imperio colonial cuyos cimientos ya estaban firmemente sentados en las características de sus colonos y el fuerza de sus flotas. En los asuntos estrictamente europeos, su riqueza, resultado de su poder marítimo, la hizo desempeñar un papel destacado durante el mismo período. El sistema de subvenciones, que comenzó medio siglo antes en las guerras de Marlborough y recibió su mayor desarrollo medio siglo después en las guerras napoleónicas, mantuvo los esfuerzos de sus aliados, que habrían quedado paralizados, si no paralizados, sin ellos. . ¿Quién puede negar que el gobierno que con una mano fortaleció a sus debilitados aliados en el continente con el alma del dinero, y con la otra expulsó a sus propios enemigos del mar y de sus principales posesiones, Canadá, Martinica, Guadalupe, La Habana, , Manila, dio a su país el papel más destacado en la política europea; ¿Y quién puede dejar de ver que el poder que habitaba en aquel gobierno, con una tierra estrecha en extensión y pobre en recursos, surgía directamente del mar? La política con la que el gobierno inglés llevó a cabo la guerra se muestra en un discurso de Pitt, el espíritu dominante durante su curso, aunque perdió el cargo antes de ponerle fin. Condenando la paz de 1763, formulada por su oponente político, dijo: "Francia es principalmente, si no exclusivamente, formidable para nosotros como potencia marítima y comercial. Lo que ganamos a este respecto es valioso para nosotros, sobre todo, a través de la "El daño que de ello se deriva para ella. Habéis dejado a Francia la posibilidad de revivir su armada". Sin embargo, los logros de Inglaterra fueron enormes; su gobierno en la India estaba asegurado y toda América del Norte al este del Mississippi en sus manos. Para entonces, el camino a seguir de su gobierno estaba claramente marcado, había asumido la fuerza de una tradición y era consistentemente

seguido. La guerra de la Revolución Americana fue, es cierto, un gran error, vista desde el punto de vista del poder marítimo; pero el gobierno se vio arrastrado insensiblemente a esa situación por una serie de errores naturales. Dejando de lado consideraciones políticas y constitucionales, y considerando la cuestión como puramente militar o naval, el caso fue el siguiente: las colonias americanas eran comunidades grandes y en crecimiento a gran distancia de Inglaterra. Mientras permanecieron apegados a la madre patria, como entonces lo estaban con entusiasmo, formaron una base sólida para su poder marítimo en esa parte del mundo; pero su extensión y población eran demasiado grandes, sumadas a la distancia de Inglaterra, para permitir alguna esperanza de retenerlos por la fuerza, si alguna nación poderosa estuviera dispuesta a ayudarlos.
Este "si", sin embargo, implicaba una probabilidad notoria; la humillación de Francia y España era tan amarga y tan reciente que seguramente buscarían venganza, y era bien sabido que Francia en particular había estado fortaleciendo cuidadosa y rápidamente su armada. Si las colonias hubieran sido trece islas, el poder marítimo de Inglaterra habría resuelto rápidamente la cuestión; pero en lugar de tal barrera física, sólo los separaban celos locales que un peligro común podía superar suficientemente. Entrar deliberadamente en tal contienda, tratar de controlar por la fuerza un territorio tan extenso, con una gran población hostil, tan lejos de casa, era renovar la [66] Guerra de los Siete Años con Francia y España, y con los americanos, en contra. en lugar de para Inglaterra. La Guerra de los Siete Años había sido una carga tan pesada que un gobierno sabio habría sabido que el peso añadido no podía soportarse y habría visto que era necesario conciliar a los colonos. El gobierno de la época no fue prudente y se sacrificó una gran parte del poder marítimo de Inglaterra; pero por error, no voluntariamente; por arrogancia, no por debilidad.

Este mantenimiento constante de una línea política general resultó sin duda especialmente fácil para los sucesivos gobiernos ingleses gracias a las claras indicaciones de las condiciones del país. Hasta cierto punto se impuso la unicidad de propósito. El firme mantenimiento de su poder marítimo, la altiva determinación de hacerlo sentir, el sabio estado de preparación en que se mantuvo su elemento militar, se debieron aún más a esa característica de sus instituciones políticas que prácticamente dio al gobierno, durante el período en cuestión, en manos de una clase: una aristocracia terrateniente. Una clase así, cualesquiera que sean sus defectos, fácilmente adopta y continúa una sólida tradición política, está naturalmente orgullosa de la gloria de su país y comparativamente insensible a los sufrimientos de la comunidad que mantiene esa gloria. Recae fácilmente en la carga pecuniaria necesaria para la preparación y la resistencia de la guerra. Al ser un cuerpo rico, siente menos esas cargas. Al no ser comercial, las fuentes de su propia riqueza no corren un peligro tan inmediato y no comparte esa timidez política que caracteriza a aquellos cuyas propiedades están expuestas y sus negocios amenazados: la proverbial timidez del capital. Sin embargo, en Inglaterra esta clase social no era insensible a nada que afectara a su oficio, para bien o para mal. Ambas cámaras del Parlamento compitieron en cuidadosa vigilancia sobre su extensión y protección, y a la frecuencia de sus investigaciones un historiador naval atribuye la mayor eficiencia del poder ejecutivo en su gestión de la marina. Una clase así también se empapa y mantiene naturalmente un espíritu de honor militar, que es de suma importancia en épocas en las que las instituciones militares aún no han proporcionado el sustituto suficiente de lo que se llama espíritu de cuerpo. Pero aunque estaban llenos de sentimientos y prejuicios de clase, que se hacían sentir tanto en la marina como en otros [67] lugares, su sentido práctico dejaba abierto el camino de la promoción a sus más altos honores a los nacidos más humildemente; y cada época vio almirantes que habían surgido de lo más bajo del pueblo. En esto, el temperamento de la clase alta inglesa difería marcadamente del de los franceses. Todavía en 1789, al estallar la Revolución, la Lista de la Armada francesa todavía llevaba el nombre de un funcionario cuyo deber era verificar las pruebas de nacimiento noble de quienes pretendían ingresar en la escuela naval.

Desde 1815, y especialmente en nuestros días, el gobierno de Inglaterra ha pasado mucho más a manos del pueblo en general. Queda por ver si su poder marítimo se verá afectado por ello. Su amplia base aún permanece en un gran comercio, grandes industrias mecánicas y un extenso sistema colonial. Aún es una cuestión abierta si un gobierno democrático tendrá la visión de futuro, la aguda sensibilidad hacia la posición y el crédito nacionales, y la voluntad de asegurar su prosperidad mediante un adecuado desembolso de dinero en tiempos de paz, todo lo cual es necesario para la preparación militar. Los gobiernos populares generalmente no son favorables al gasto militar, por necesario que sea, y hay señales de que Inglaterra tiende a quedarse atrás.

Ya se ha visto que la República Holandesa, incluso más que la nación inglesa, obtuvo su prosperidad y su vida misma del mar. El carácter y la política de su gobierno eran mucho menos favorables a un apoyo constante al poder marítimo. Compuesta por siete provincias, con el nombre político de Provincias Unidas, la distribución real del poder puede describirse a grandes rasgos para los estadounidenses como un ejemplo exagerado de derechos de los Estados. Cada una de las provincias marítimas tenía su propia flota y su propio almirantazgo, con los consiguientes celos. Esta tendencia desorganizadora fue en parte contrarrestada por la gran preponderancia de la provincia de Holanda, que por sí sola aportaba cinco sextas partes de la flota y el cincuenta y ocho por ciento de [68] los impuestos y, en consecuencia, tenía una participación proporcional en la dirección de la política nacional. Aunque intensamente patriótico y capaz de hacer los últimos sacrificios por la libertad, el espíritu comercial del pueblo penetró en el gobierno, que de hecho podría llamarse una aristocracia comercial, y lo hizo reacio a la guerra y a los gastos necesarios para prepararse para la guerra.

guerra. Como se ha dicho antes, no fue hasta que el peligro los afrontó cara a cara que los burgomaestres estuvieron dispuestos a pagar por sus defensas. Sin embargo, mientras duró el gobierno republicano, esta economía fue la que menos se practicó en la flota; y hasta la muerte de John De Witt, en 1672, y la paz con Inglaterra en 1674, la marina holandesa estaba en términos de números y equipo capaz de hacer un espectáculo justo contra las armadas combinadas de Inglaterra y Francia. Su eficacia en esta época salvó sin duda al país de la destrucción planeada por los dos reyes.

Con la muerte de De Witt, la república desapareció y fue seguida por el gobierno prácticamente monárquico de Guillermo de Orange. La política de toda la vida de este príncipe, que entonces sólo tenía dieciocho años, fue la resistencia a Luis XIV. y a la extensión del poder francés. Esta resistencia tomó forma en tierra más que en el mar, tendencia promovida por la retirada de Inglaterra de la guerra. Ya en 1676, el almirante De Ruyter descubrió que la fuerza que se le había asignado no era suficiente para hacer frente a los franceses solo. Con los ojos del gobierno fijos en la frontera terrestre, la marina declinó rápidamente. En 1688, cuando Guillermo de Orange necesitó una flota para transportarlo a Inglaterra, los burgomaestres de Ámsterdam objetaron que la marina tenía una fuerza incalculablemente reducida, además de estar privada de sus comandantes más capaces. Cuando Guillermo era rey de Inglaterra, todavía mantuvo su posición de estatúder y, con ella, su política europea general. Encontró en Inglaterra el poder marítimo que necesitaba y utilizó los recursos de Holanda para la guerra terrestre. Este príncipe holandés consintió en que en las flotas aliadas, en los consejos de guerra, los almirantes holandeses se sentaran por debajo del capitán inglés subalterno; y los intereses holandeses en el mar fueron sacrificados tan fácilmente como el orgullo holandés a las exigencias de Inglaterra. Cuando William murió, el gobierno [69] que le sucedió seguía siguiendo su política. Sus objetivos se centraban totalmente en la tierra, y en la Paz de Utrecht, que puso fin a una serie de guerras que se extendieron durante cuarenta años, Holanda, al no haber establecido ningún reclamo marítimo, no ganó nada en términos de recursos marítimos, de extensión colonial o de comercio.

De la última de estas guerras, un historiador inglés dice: "La economía de los holandeses perjudicó enormemente su reputación y su comercio. Sus barcos de guerra en el Mediterráneo siempre carecían de avituallamientos y sus convoyes eran tan débiles y mal abastecidos que por un barco que perdimos, ellos perdieron cinco, lo que generó una noción general de que éramos los transportistas más seguros, lo que ciertamente tuvo un buen efecto. Por lo tanto, nuestro comercio en lugar de disminuir en esta guerra ".

Desde entonces Holanda dejó de tener una gran potencia marítima y rápidamente perdió la posición de liderazgo entre las naciones que esa potencia había construido. Es justo decir que ninguna política podría haber salvado de la decadencia a esta nación pequeña, aunque decidida, frente a la persistente enemistad de Luis XIV. La amistad de Francia, que aseguraba la paz en su frontera terrestre, le habría permitido, al menos durante más tiempo, disputar con Inglaterra el dominio de los mares; y como aliados, las armadas de los dos Estados continentales podrían haber frenado el crecimiento del enorme poder marítimo que acabamos de considerar. La paz marítima entre Inglaterra y Holanda sólo fue posible mediante el sometimiento virtual de uno u otro, pues ambos apuntaban al mismo objetivo. Entre Francia y Holanda fue diferente; y la caída de Holanda se debió, no necesariamente a su inferior tamaño y número, sino a una política defectuosa por parte de los dos gobiernos. No nos corresponde decidir quién tuvo más culpa.

Francia, admirablemente situada para la posesión del poder marítimo, recibió de dos grandes gobernantes, Enrique IV, una política definida para guiar su gobierno. y Richelieu. Con ciertos proyectos bien definidos de extensión terrestre hacia el este se combinaron una resistencia constante a la Casa de Austria, que entonces gobernaba tanto en Austria como en España, y un propósito igual de resistencia a Inglaterra en el mar. Para promover este último fin, así como por otras razones, se debía cortejar a Holanda como aliada. [70] Se debía fomentar el comercio y la pesca como base del poder marítimo y se debía construir una marina militar. Richelieu dejó lo que llamó su voluntad política, en la que señalaba las oportunidades de Francia para alcanzar el poder marítimo, en función de su posición y recursos; y los escritores franceses lo consideran el virtual fundador de la marina, no sólo porque equipó barcos, sino por la amplitud de sus puntos de vista y sus medidas para asegurar instituciones sólidas y un crecimiento constante. Después de su muerte, Mazarino heredó sus puntos de vista y su política general, pero no su espíritu elevado y marcial, y durante su gobierno la recién formada armada desapareció. Cuando Luis XIV. tomó el gobierno en sus propias manos, en 1661 sólo había treinta barcos de guerra, de los cuales sólo tres tenían hasta sesenta cañones. Entonces comenzó una manifestación asombrosa del trabajo que puede realizar un gobierno absoluto ejercido hábil y sistemáticamente. La parte de la administración que se ocupaba del comercio, las manufacturas, el transporte marítimo y las colonias fue confiada a un hombre de gran genio práctico, Colbert, que había servido con Richelieu y había bebido plenamente de sus ideas y política. Persiguió sus objetivos con un espíritu completamente francés. Todo estaba por organizarse, la fuente de todo estaba en el gabinete del ministro.

"Organizar a los productores y a los comerciantes en un ejército poderoso, sometido a una dirección activa e inteligente, a fin de asegurar una victoria industrial para Francia mediante el orden y la unidad de esfuerzos, y obtener los mejores productos imponiendo a todos los trabajadores los procesos reconocidos como mejor por hombres competentes... Organizar a los marineros y el comercio a distancia en grandes grupos como las manufacturas y el comercio interno, y dar como apoyo al poder comercial de Francia una marina establecida sobre una base firme y de dimensiones hasta ahora desconocidas". —tales, nosotros

Según se dice, eran los objetivos de Colbert respecto de dos de los tres eslabones de la cadena del poder marítimo. Para el tercero, las colonias al otro extremo de la línea, evidentemente se propuso la misma dirección y organización gubernamental; porque el gobierno comenzó recomprando Canadá, Terranova, Nueva Escocia y las Islas Francesas de las Indias Occidentales a los partidos [71] que entonces los poseían. Aquí, entonces, se ve un poder puro, absoluto e incontrolado que reúne en sus manos todas las riendas para guiar el curso de una nación y se propone dirigirla de tal manera que constituya, entre otras cosas, una gran potencia marítima.

Entrar en los detalles de la acción de Colbert está más allá de nuestro propósito. Es suficiente señalar el papel principal desempeñado por el gobierno en la construcción del poder marítimo del Estado, y que este gran hombre no miró a ninguna de las bases sobre las que descansa con exclusión de las demás, sino que las abrazó. todo en su sabia y providente administración. la agricultura, que aumenta los productos de la tierra, y las manufacturas, que multiplican los productos de la industria del hombre; rutas y regulaciones de comercio interno, mediante las cuales se facilita el intercambio de productos del interior al exterior; regulaciones marítimas y aduaneras tendientes a dejar el comercio de transporte en manos francesas, y así fomentar la construcción de un transporte marítimo francés, mediante el cual los productos nacionales y coloniales deberían ser transportados de un lado a otro; la administración y el desarrollo coloniales, mediante los cuales un mercado lejano podría crecer continuamente hasta ser monopolizado por el comercio interno; tratados con Estados extranjeros que favorecían el comercio francés e impuestos sobre barcos y productos extranjeros que tendían a perjudicar el de naciones rivales: todos estos medios, que abarcaban innumerables detalles, se emplearon para fortalecer a Francia (1) la producción; (2) Envío; (3) Colonias y mercados; en una palabra, poder marítimo. El estudio de una obra así es más simple y fácil cuando la realiza un solo hombre, esbozada mediante una especie de proceso lógico, que cuando la realiza lentamente el conflicto de intereses de un gobierno más complejo. En los pocos años de la administración de Colbert se ve toda la teoría del poder marítimo puesta en práctica al modo sistemático y centralizador francés; mientras que la ilustración de la misma teoría en la historia inglesa y holandesa se extiende a lo largo de generaciones. Sin embargo, tal crecimiento fue forzado y dependió de la resistencia del poder absoluto que lo vigilaba; y como Colbert no era rey, su control duró sólo hasta que perdió el favor del rey. Sin embargo, es muy interesante observar los resultados de su labor en el campo apropiado para la acción gubernamental: la marina. Se ha dicho que en [72] 1661, cuando asumió el cargo, no había más que treinta barcos armados, de los cuales tres sólo tenían más de sesenta cañones. En 1666 había setenta, de los cuales cincuenta eran barcos de línea y veinte eran brulotes; en 1671, de setenta el número había aumentado a ciento noventa y seis. En 1683 había ciento siete barcos de veinticuatro a ciento veinte cañones, doce de los cuales llevaban más de setenta y seis cañones, además de muchos buques más pequeños. El orden y el sistema introducidos en los astilleros los hicieron mucho más eficientes que los ingleses. Un capitán inglés, prisionero en Francia mientras el efecto de la obra de Colbert todavía duraba en manos de su hijo, escribe:

> "Cuando me llevaron prisionero allí por primera vez, estuve cuatro meses en un hospital de Brest para curar mis heridas. Mientras estuve allí, quedé asombrado por la expedición utilizada para tripular y equipar sus barcos, que hasta entonces pensaba que no se podía hacer en ninguna parte. antes que en Inglaterra, donde tenemos diez veces más barcos y, por consiguiente, diez veces más marineros que en Francia; pero allí vi veinte velas de barcos, de unos sesenta cañones cada uno, listas en veinte días; estaban Los trajeron y los hombres fueron dados de baja, y por orden de París fueron carenados, arquillados, aparejados, avituallados, tripulados y de nuevo en el dicho tiempo con la mayor facilidad imaginable. También vi un barco de cien cañones que Le quitaron todas las armas en cuatro o cinco horas, cosa que nunca vi en Inglaterra en veinticuatro horas, y esto con la mayor facilidad y menor riesgo que en casa. Esto lo vi debajo de la ventana de mi hospital.

Un historiador naval francés cita hechos sencillamente increíbles, como que a las cuatro de la tarde se colocó la quilla de una galera y que a las nueve zarpó del puerto completamente armada. Se puede aceptar que estas tradiciones indican, junto con las declaraciones más serias del oficial inglés, un grado notable de sistema y orden, y abundantes facilidades para el trabajo.

Sin embargo, todo este maravilloso crecimiento, forzado por la acción del gobierno, se marchitó como la calabaza de Jonás cuando el gobierno le retiró el favor. No se dio tiempo para que sus raíces penetraran profundamente en la vida de la nación. La obra de [73] Colbert estaba en la línea directa de la política de Richelieu, y durante un tiempo pareció que continuaría el curso de acción que haría a Francia grande en el mar y predominante en la tierra. Por razones que todavía no es necesario exponer, Luis llegó a tener sentimientos de amarga enemistad contra Holanda; y como Carlos II compartía estos sentimientos, los dos reyes decidieron la destrucción de las Provincias Unidas.
Esta guerra, que estalló en 1672, aunque más contraria al sentimiento natural de Inglaterra, fue menos un error político para ella que para Francia, y especialmente en lo que respecta al poder marítimo. Francia estaba ayudando a destruir a un aliado probable y ciertamente indispensable; Inglaterra estaba contribuyendo a la ruina de su mayor rival en el mar, que en ese momento todavía era su superior comercial. Francia, tambaleante por las deudas y la confusión total en sus finanzas cuando Luis subió al trono, apenas estaba viendo su camino despejado en 1672, bajo las reformas de Colbert y sus felices

resultados. La guerra, que duró seis años, deshizo la mayor parte de su obra. Las clases agrícolas, las manufacturas, el comercio y las colonias, todos fueron afectados por él; los establecimientos de Colbert languidecieron y el orden que había establecido en las finanzas fue derribado. Así, la acción de Luis (y sólo él era el gobierno director de Francia) golpeó las raíces de su poder marítimo y enajenó a su mejor aliado marítimo. El territorio y el poder militar de Francia aumentaron, pero en el proceso se agotaron los recursos del comercio y de la navegación pacífica; y aunque la marina militar se mantuvo durante algunos años con esplendor y eficiencia, pronto comenzó a menguar y al final del reinado prácticamente había desaparecido. La misma política falsa, en lo que respecta al mar, marcó el resto de este reinado de cincuenta y cuatro años. Luis dio constantemente la espalda a los intereses marítimos de Francia, excepto a los barcos de guerra, y no podía o no quería ver que estos últimos eran de poca utilidad y vida incierta, si el transporte marítimo pacífico y las industrias que los sustentaban , falleció.
[74]

Su política, encaminada a alcanzar el poder supremo en Europa mediante la fuerza militar y la extensión territorial, obligó a Inglaterra y Holanda a una alianza que, como se ha dicho antes, expulsó directamente a Francia del mar e indirectamente inundó el poder de Holanda en él. La armada de Colbert pereció y durante los últimos diez años de la vida de Luis ninguna gran flota francesa se hizo a la mar, aunque hubo una guerra constante. La simplicidad de las formas en una monarquía absoluta puso de relieve cuán grande puede ser la influencia del gobierno tanto en el crecimiento como en la decadencia del poder marítimo.

La última parte de la vida de Luis fue testigo de la decadencia del poder por el debilitamiento de sus cimientos, del comercio y de la riqueza que aporta el comercio. El gobierno que siguió, igualmente absoluto, de propósito determinado y a instancias de Inglaterra, abandonó toda pretensión de mantener una marina eficaz. La razón de esto fue que el nuevo rey era menor de edad; y el regente, estando en amarga enemistad con el rey de España, para perjudicarlo y preservar su propio poder, se alió con Inglaterra. La ayudó a establecer Austria, el enemigo hereditario de Francia, en Nápoles y Sicilia en detrimento de España, y en unión con ella destruyó la marina y los astilleros españoles. Aquí nuevamente se encuentra un gobernante personal que hace caso omiso de los intereses marítimos de Francia, arruina a un aliado natural y ayuda directamente, como Luis XIV. indirectamente y sin querer, el crecimiento de una dueña de los mares. Esta fase transitoria de la política desapareció con la muerte del regente en 1726; pero desde entonces hasta 1760 el gobierno de Francia siguió ignorando sus intereses marítimos. Se dice, en efecto, que debido a algunas sabias modificaciones de sus regulaciones fiscales, principalmente en la dirección del libre comercio (y debido a Law, un ministro de origen escocés), el comercio con las Indias Orientales y Occidentales aumentó maravillosamente, y que el las islas de Guadalupe y Martinica se volvieron muy ricas y prósperas; pero tanto el comercio como las colonias quedaron a merced de Inglaterra cuando llegó la guerra, ya que la marina cayó en decadencia. En 1756, cuando las cosas ya no estaban en su peor momento, Francia sólo tenía cuarenta y cinco barcos de línea, Inglaterra casi ciento treinta; y cuando los cuarenta y cinco estuvieron armados y equipados, se encontró que no había material ni aparejos ni provisiones; ni siquiera suficiente artillería.[75]

Y esto no fue todo.

> "La falta de sistema en el gobierno", dice un escritor francés, "provocó la indiferencia y abrió la puerta al desorden y a la falta de disciplina. Nunca habían sido tan frecuentes los ascensos injustos, ni nunca se había visto un descontento más universal. la intriga tomó el lugar de todo lo demás y trajo consigo mando y poder. Los nobles y los advenedizos, con influencia en la capital y autosuficiencia en los puertos marítimos, se creían dispensados de méritos. Los astilleros no conocían límites. El honor y la modestia se convirtieron en ridículo. Como si los males no fueran suficientemente grandes, el Ministerio se esforzó en borrar las heroicas tradiciones del pasado que habían escapado al naufragio general. Al gran reinado le sucedieron, por orden de la corte, "asuntos de circunspección". Para conservar el material desperdiciado unos pocos barcos armados, se dio al enemigo mayores oportunidades. Por este desafortunado principio estábamos obligados a una defensa tan ventajosa para el enemigo como ajena al genio de nuestro pueblo. Esta circunspección ante el enemigo , que nos impusieron las órdenes, traicionaron a la larga el temperamento nacional; y el abuso del sistema condujo a actos de indisciplina y deserción bajo fuego, de los cuales en vano se buscaría un solo ejemplo en el siglo anterior ".

Una falsa política de extensión continental devoró los recursos del país, y fue doblemente perjudicial porque, al dejar indefensas sus colonias y su comercio, expuso la mayor fuente de riqueza a ser cortada, como de hecho sucedió. Los pequeños escuadrones que llegaron al mar fueron destruidos por una fuerza muy superior; la navegación mercante fue arrasada y las colonias: Canadá, Martinica, Guadalupe, India, cayeron en manos de Inglaterra. Si no ocupara demasiado espacio, se podrían hacer extractos interesantes que mostraran la terrible miseria de Francia, el país que había abandonado el mar, y la creciente riqueza de Inglaterra en medio de todos sus sacrificios y esfuerzos. Un escritor contemporáneo ha expresado así su opinión sobre la política de Francia en este período:

> "Francia, al participar con tanto entusiasmo como lo hizo en la guerra alemana, ha perdido gran parte de su [76]

atención y los ingresos de su armada que nos permitieron darle tal golpe a su fuerza marítima que posiblemente nunca podrá recuperarse. Su participación en la guerra alemana también la alejó de la defensa de sus colonias, con lo que hemos conquistado algunas de las más importantes que poseía. La ha retirado de la protección de su comercio, por lo que éste queda completamente destruido, mientras que el de Inglaterra nunca, en la paz más profunda, ha estado en una condición tan floreciente. De modo que, al embarcarse en esta guerra alemana, Francia se ha dejado deshacer, en lo que respecta a su conflicto particular e inmediato con Inglaterra."

En la Guerra de los Siete Años, Francia perdió treinta y siete barcos de línea y cincuenta y seis fragatas, una fuerza tres veces más numerosa que toda la armada de los Estados Unidos en cualquier momento de la época de los veleros. "Por primera vez desde la Edad Media", dice un historiador francés, hablando de la misma guerra, "Inglaterra había conquistado Francia sola, casi sin aliados, teniendo Francia poderosos auxiliares. Había conquistado únicamente por la superioridad de su gobierno. ". Sí; pero fue por la superioridad de su gobierno utilizando la tremenda arma de su poder marítimo, recompensa de una política consistente y perseverantemente dirigida a un objetivo.

La profunda humillación de Francia, que alcanzó su punto más profundo entre 1760 y 1763, fecha en la que firmó la paz, tiene una lección instructiva para los Estados Unidos en este nuestro período de decadencia comercial y naval. Nos hemos librado de su humillación; Esperemos sacar provecho de su ejemplo posterior. Entre los mismos años (1760 y 1763) el pueblo francés se levantó, como después en 1793, y declaró que tendría una marina. "El sentimiento popular, hábilmente dirigido por el gobierno, recogió el grito de un extremo al otro de Francia: 'Hay que restaurar la marina'. Las ciudades, las corporaciones y las suscripciones privadas hacían donaciones de barcos. Una actividad prodigiosa surgió en los puertos últimamente silenciosos; por todas partes se construían o reparaban barcos. Esta actividad fue sostenida; se repusieron los arsenales, se puso en condiciones satisfactorias el material de todo tipo, se reorganizó la artillería y se [77] entrenó y mantuvo a diez mil artilleros entrenados.

El tono y la acción de los oficiales navales de la época sintieron instantáneamente el impulso popular, que de hecho algunos espíritus más elevados entre ellos no sólo habían estado esperando sino trabajando. En ningún momento se encontró mayor actividad mental y profesional entre los oficiales navales franceses que en ese momento, cuando sus barcos se pudrieron por la inacción gubernamental. Así, un destacado oficial francés de nuestros días escribe:

> "La triste situación de la marina durante el reinado de Luis XV, al cerrar a los oficiales la brillante carrera de empresas audaces y batallas exitosas, los obligó a replegarse sobre sí mismos. Sacaron del estudio los conocimientos que debían poner a prueba. algunos años después, poniendo así en práctica aquel hermoso dicho de Montesquieu: 'La adversidad es nuestra madre, la prosperidad nuestra madrastra'... Hacia el año 1769 se veía en todo su esplendor aquella brillante galaxia de oficiales cuya actividad se extendía hasta el confines de la tierra, y que abarcaron en sus obras y en sus investigaciones todas las ramas del conocimiento humano. La Academia de Marina, fundada en 1752, fue reorganizada."[9]

El primer director de la Academia, un capitán de navío llamado Bigot de Morogues, escribió un elaborado tratado sobre tácticas navales, el primer trabajo original sobre el tema desde el de Paul Hoste, que estaba diseñado para reemplazar. Morogues debió haber estudiado y formulado sus problemas tácticos en los días en que Francia no tenía flota y era incapaz de levantar la cabeza en el mar bajo los golpes de su enemigo. Al mismo tiempo, Inglaterra no tenía ningún libro similar; y un teniente inglés, en 1762, estaba traduciendo una parte de la gran obra de Hoste, omitiendo con diferencia la mayor parte. No fue hasta casi veinte años después que Clerk, un caballero privado escocés, publicó un ingenioso estudio sobre tácticas navales, en el que señalaba a los almirantes ingleses el sistema mediante el cual los franceses habían frustrado sus ataques irreflexivos y mal combinados.] "Las investigaciones de la Académie de Marine y el enérgico impulso [78] que dio a los trabajos de los oficiales no dejaron de influir, como esperamos demostrar más adelante, en la condición relativamente próspera en que se encontraba la marina al comienzo de la era americana. guerra."

Ya se ha señalado que la Guerra de Independencia estadounidense implicó un alejamiento de la política tradicional y verdadera de Inglaterra, al comprometerla a una guerra terrestre distante, mientras enemigos poderosos esperaban una oportunidad para atacarla en el mar. Como Francia en las entonces recientes guerras alemanas, como Napoleón más tarde en la guerra española, Inglaterra, por exceso de confianza en sí misma, estaba a punto de convertir a un amigo en enemigo, y exponer así la base real de su poder a una dura prueba. El gobierno francés, por otra parte, evitó la trampa en la que había caído tantas veces. Dando la espalda al continente europeo, teniendo a su lado la probabilidad de neutralidad allí y la certeza de una alianza con España, Francia avanzó a la contienda con una excelente armada y un cuerpo de oficiales brillante, aunque quizás relativamente inexperto. Al otro lado del Atlántico contó con el apoyo de un pueblo amigo, y de puertos propios o aliados, tanto en las Indias Occidentales como en el continente. Es evidente la sabiduría de esta política, la feliz influencia de esta acción del gobierno sobre su poder marítimo; pero los detalles de

La guerra no pertenece a esta parte del tema. Para los estadounidenses, el principal interés de esa guerra reside en la tierra; sino a los oficiales navales en el mar, porque se trataba esencialmente de una guerra marítima. Los esfuerzos inteligentes y sistemáticos de veinte años dieron sus frutos; porque aunque la guerra a flote terminó en un gran desastre, los esfuerzos combinados de las flotas francesa y española sin duda debilitaron las fuerzas de Inglaterra y le robaron sus colonias. En las diversas empresas y batallas navales se mantuvo en general el honor de Francia; aunque es difícil, al considerar el tema general, evitar la conclusión de que la inexperiencia de los marineros franceses en comparación [79] con los ingleses, el estrecho espíritu de celos mostrado por el noble cuerpo de oficiales hacia aquellos de diferentes antecedentes y, sobre todo, la Las miserables tradiciones de tres cuartos de siglo ya mencionadas, la miserable política de un gobierno que les enseñó primero a salvar sus barcos, a economizar el material, impidió a los almirantes franceses cosechar, no la mera gloria, sino las ventajas positivas que más que alguna vez estuvieron a su alcance. Cuando Monk dijo que la nación que gobernaría el mar siempre debía atacar, marcó la nota clave de la política naval de Inglaterra; y si las instrucciones del gobierno francés hubieran respirado consistentemente el mismo espíritu, la guerra de 1778 podría haber terminado antes y mejor de lo que terminó. Parece descortés criticar la realización de un servicio al cual, bajo Dios, nuestra nación debe que su nacimiento no fue un aborto espontáneo; pero los escritores de su propio país reflejan abundantemente el espíritu de la observación. Un oficial francés que sirvió a flote durante esta guerra, en una obra de tono sereno y judicial, dice:

> "¿Qué debieron pensar los jóvenes oficiales que estaban en Sandy Hook con D'Estaing, en St. Christopher con De Grasse, incluso los que llegaron a Rhode Island con De Ternay, cuando vieron que estos oficiales no fueron juzgados a su regreso? "[11]

Una vez más, otro oficial francés, de fecha muy posterior, justifica la opinión expresada, al hablar de la guerra de la Revolución Americana en los siguientes términos:

> "Era necesario deshacerse de los desdichados prejuicios de los tiempos de la Regencia y de Luis XV; pero los contratiempos que los aquejaban eran demasiado recientes para que nuestros ministros los olvidaran. Gracias a una miserable vacilación, las flotas, que que había alarmado con razón a Inglaterra, quedó reducida a proporciones ordinarias. Atrincherándose en una falsa economía, el ministerio afirmó que, debido a los excesivos gastos necesarios para mantener la flota, se debía ordenar a los almirantes que mantuvieran la " mayor circunspección", como si en la guerra las medias tintas no siempre han conducido a desastres, así también las órdenes dadas a nuestros jefes de escuadra fueron mantener el mar el mayor tiempo posible, sin emprender acciones que pudieran causar la pérdida de buques difíciles de reponer; de modo que más de una vez victorias completas, que habrían coronado la habilidad de nuestros almirantes y el coraje de nuestros capitanes, se convirtieron en éxitos de poca importancia. Un sistema que establecía como principio que un almirante no debía usar la fuerza en su manos, que lo enviaron contra el enemigo con el propósito predeterminado de recibir el ataque en lugar de realizarlo, un sistema que minaba el poder moral para ahorrar recursos materiales, debe tener resultados desafortunados... Es cierto que este deplorable sistema fue uno de los causas de la falta de disciplina y de las sorprendentes deserciones que marcaron los períodos de Luis XVI, de la [primera] República y del [primer] Imperio."[12]

Diez años después de la paz de 1783 llegó la Revolución Francesa; pero esa gran conmoción que sacudió los cimientos de los Estados, rompió los vínculos del orden social y expulsó de la marina a casi todos los oficiales entrenados de la monarquía que estaban apegados al antiguo estado de cosas, no libró a la marina francesa de una crisis. sistema falso. Era más fácil derribar la forma de gobierno que arrancar de raíz una tradición profundamente arraigada. Escuchemos de nuevo a un tercer oficial francés, del más alto rango y dotes literarias, hablar de la inacción de Villeneuve, el almirante que comandó la retaguardia francesa en la batalla del Nilo, y que no abandonó sus anclas mientras la cabeza de la columna estaba siendo destruido:-

> "Llegaría un día [Trafalgar] en el que Villeneuve a su vez, como De Grasse antes que él, y como Duchayla, se quejaría de haber sido abandonado por parte de su flota. Hemos llegado a sospechar alguna razón secreta para esta fatal coincidencia. No es natural que entre tantos hombres honorables se encuentren con tanta frecuencia almirantes y capitanes que incurran en semejante reproche. Si el nombre de algunos de ellos sigue hasta hoy tristemente asociado al recuerdo de nuestros desastres, podemos estar seguros de que La culpa no es exclusivamente suya, sino más bien la naturaleza de las operaciones en las que participaron y el sistema de guerra defensiva prescrito por el gobierno francés, que Pitt, en el Parlamento inglés, proclamó como precursor de una ruina segura. "Ese sistema, cuando quisimos renunciar a él, ya había penetrado en nuestros hábitos; había, por así decirlo, debilitado nuestras armas y paralizado nuestra autosuficiencia. Con demasiada frecuencia nuestros escuadrones abandonaron el puerto con una misión especial que cumplir, y con la intención de evitar al enemigo; Coincidir con él fue al mismo tiempo un golpe de mala suerte. Fue así como nuestros barcos entraron en acción; se sometieron a él en lugar de [81]

forzándolo... La fortuna habría dudado más entre las dos flotas, y al final no habría sido tan dura contra la nuestra, si Brueys, encontrándose a medio camino con Nelson, hubiera podido salir a luchar contra él. Esta guerra encadenada y tímida, que habían llevado a cabo Villaret y Martín, había durado mucho tiempo, gracias a la prudencia de algunos almirantes ingleses y a la tradición de las viejas tácticas. Fue con estas tradiciones que se rompió la batalla del Nilo; había llegado la hora de actuar decisivamente."[13]

Algunos años más tarde llegó Trafalgar y nuevamente el gobierno de Francia adoptó una nueva política con la marina. El El último autor citado vuelve a hablar:

"El emperador, cuya mirada de águila trazaba planes de campaña para sus flotas como para sus ejércitos, se cansó de estos reveses inesperados. Apartó los ojos del único campo de batalla en el que la fortuna le era infiel y decidió perseguir a Inglaterra en otra parte. que en los mares; se comprometió a reconstruir su armada, pero sin darle parte alguna en la lucha que se hizo más encarnizada que nunca... Sin embargo, lejos de disminuir, la actividad de nuestros astilleros se redobló. Se colocaron o añadieron buques de línea a la flota. Venecia y Génova, bajo su control, vieron resurgir sus antiguos esplendores, y desde las costas del Elba hasta la cabecera del Adriático todos los puertos del continente emulosamente. Secundó el pensamiento creativo del emperador: se reunieron numerosos escuadrones en el Escalda, en Brest y en Tolón... Pero hasta el final el emperador se negó a dar a esta armada, llena de ardor y confianza en sí misma, la oportunidad de medir sus fuerzas con el enemigo... Abatido por constantes reveses, había mantenido nuestros barcos armados sólo para obligar a nuestros enemigos a bloqueos cuyo enorme costo debía terminar por agotar sus finanzas."

Cuando cayó el imperio, Francia tenía ciento tres barcos de línea y cincuenta y cinco fragatas.

Pasando ahora de las lecciones particulares extraídas de la historia del pasado a la cuestión general de la influencia del gobierno sobre la carrera marítima de su pueblo, se ve que esa influencia puede funcionar de dos maneras distintas pero [82] estrechamente relacionadas.

Primero, en paz: el gobierno, mediante su política, puede favorecer el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y sus tendencias a buscar aventuras y ganancias a través del mar; o puede intentar desarrollar tales industrias y esa inclinación hacia el mar, cuando no existen naturalmente; o, por otra parte, el gobierno puede, mediante una acción equivocada, frenar y poner trabas al progreso que lograría el pueblo abandonado a su suerte. En cualquiera de estas formas se sentirá la influencia del gobierno, fortaleciendo o perjudicando el poder marítimo del país en materia de comercio pacífico; Sólo sobre esta base, nunca se insistirá demasiado, se puede fundar una armada completamente fuerte.

En segundo lugar, para la guerra: la influencia del gobierno se sentirá de la manera más legítima al mantener una marina armada, de un tamaño proporcional al crecimiento de su transporte marítimo y a la importancia de los intereses relacionados con él. Más importante incluso que el tamaño de la marina es la cuestión de sus instituciones, que favorecen un espíritu y una actividad saludables y prevén un rápido desarrollo en tiempo de guerra mediante una reserva adecuada de hombres y barcos y medidas para ampliar esa reserva general. poder que se ha señalado anteriormente, al considerar el carácter y las actividades del pueblo. Indudablemente, bajo este segundo objetivo de preparación bélica debe venir el mantenimiento de estaciones navales adecuadas, en aquellas partes distantes del mundo a las que los barcos armados deben seguir a los pacíficos buques comerciales. La protección de tales estaciones debe depender de la fuerza militar directa, como lo hacen Gibraltar y Malta, o de una población amiga circundante, como lo fueron alguna vez los colonos americanos en Inglaterra y, como se puede suponer, lo son ahora los colonos australianos. Un entorno y respaldo tan amistosos, unidos a una provisión militar razonable, son la mejor de las defensas, y cuando se combinan con una decidida preponderancia en el mar, hacen seguro un imperio disperso y extenso, como el de Inglaterra; porque si bien es cierto que un ataque inesperado puede causar un desastre en algún sector, la superioridad real del poder naval impide que tal desastre sea general o irremediable. La historia lo ha demostrado suficientemente. Las bases navales [83] de Inglaterra han estado en todas partes del mundo; y sus flotas los han protegido de inmediato, han mantenido abiertas las comunicaciones entre ellos y han dependido de ellos como refugio.

Las colonias unidas a la madre patria ofrecen, por tanto, el medio más seguro de sostener en el extranjero el poder marítimo de un país. En paz, la influencia del gobierno debe sentirse para promover por todos los medios una calidez de apego y una unidad de interés que haga del bienestar de uno el bienestar de todos, y la disputa de uno, la disputa de todos; y en la guerra, o más bien para la guerra, induciendo medidas de organización y defensa que todos sientan como una distribución justa de una carga de la que cada uno obtiene el beneficio.

Estados Unidos no tiene ni es probable que tenga tales colonias. En lo que respecta a las estaciones navales puramente militares, el sentimiento de su pueblo probablemente fue expresado con precisión por un historiador de la marina inglesa hace cien años

hablando entonces de Gibraltar y Puerto Mahón. "Los gobiernos militares", dijo, "están tan poco de acuerdo con la industria de un pueblo comerciante, y son en sí mismos tan repugnantes al genio del pueblo británico, que no me sorprende que hombres de buen sentido y de todos los partidos se hayan inclinado por renunciar a ellos, como se abandonó Tánger". Por lo tanto, al no tener establecimientos extranjeros, ni coloniales ni militares, los barcos de guerra de los Estados Unidos, en la guerra, serán como pájaros terrestres, incapaces de volar lejos de sus propias costas. Proporcionarles lugares de descanso, donde puedan carbón y reparar, sería uno de los primeros deberes de un gobierno que se propone el desarrollo del poder de la nación en el mar.

Como el objeto práctico de esta investigación es extraer lecciones de las inferencias históricas aplicables al propio país y al servicio de cada uno, ahora es apropiado preguntar hasta qué punto las condiciones de los Estados Unidos implican un peligro grave y llamar a la acción por parte de el gobierno, para reconstruir su poder marítimo. No será exagerado decir que la acción del gobierno desde la [84] Guerra Civil, y hasta el día de hoy, se ha dirigido efectivamente únicamente a lo que se ha llamado el primer eslabón de la cadena que constituye el poder marítimo. El desarrollo interno, una gran producción, con el consiguiente objetivo y alarde de autosuficiencia, tal ha sido el objetivo y, en cierta medida, tal el resultado. En esto, el gobierno ha reflejado fielmente la inclinación de los elementos controladores del país, aunque no siempre es fácil sentir que dichos elementos controladores sean verdaderamente representativos, incluso en un país libre. Sea como fuere, no hay duda de que, además de no tener colonias, ahora también falta el eslabón intermedio de una navegación pacífica y los intereses involucrados en ella. En resumen, Estados Unidos tiene sólo un vínculo de los tres.

Las circunstancias de la guerra naval han cambiado tanto en los últimos cien años, que cabe dudar de que efectos tan desastrosos por un lado, o una prosperidad tan brillante por el otro, como se vio en las guerras entre Inglaterra y Francia, pudieran ahora repetirse. En su dominio seguro y altivo de los mares, Inglaterra impuso a los neutrales un yugo que nunca más volverá a ser soportado; y el principio de que la bandera cubre las mercancías está asegurado para siempre. Por lo tanto, el comercio de un beligerante puede ahora realizarse con seguridad en barcos neutrales, excepto cuando se trate de contrabando de guerra o de puertos bloqueados; y en cuanto a esto último, también es seguro que no habrá más bloqueos de papel. Por lo tanto, dejando de lado la cuestión de defender sus puertos marítimos contra capturas o contribuciones, respecto de la cual hay unanimidad práctica en teoría y total indiferencia en la práctica, ¿qué necesidad tienen los Estados Unidos de poder marítimo? Su comercio aún lo realizan otros; ¿Por qué su pueblo debería desear algo que, si se posee, debe defenderse a un gran costo? En la medida en que esta cuestión sea económica, queda fuera del alcance de este trabajo; pero las condiciones que pueden entrañar sufrimiento y pérdidas para el país a causa de la guerra son directamente pertinentes para él.

[85] Suponiendo, por tanto, que el comercio exterior de los Estados Unidos, yendo y viniendo, se realiza a bordo de barcos que un enemigo no puede tocar excepto cuando se dirigen a un puerto bloqueado, ¿qué constituirá un bloqueo eficiente? La definición actual es que constituye un peligro manifiesto para un buque que intenta entrar o salir del puerto. Esto es evidentemente muy elástico. Muchos pueden recordar que durante la Guerra Civil, después de un ataque nocturno a la flota de los Estados Unidos frente a Charleston, los confederados enviaron a la mañana siguiente un vapor con algunos cónsules extranjeros a bordo, quienes hasta el momento se convencieron de que no había a la vista ningún barco bloqueador que pudieran emitió una declaración en ese sentido. Sobre la base de esta declaración, algunas autoridades del Sur afirmaron que el bloqueo estaba técnicamente roto y que técnicamente no podía restablecerse sin una nueva notificación. ¿Es necesario que la flota bloqueadora esté a la vista para constituir un peligro real para los que cruzan el bloqueo? Media docena de barcos de vapor rápidos, navegando a veinte millas de la costa entre Nueva Jersey y la costa de Long Island, constituirían un peligro muy real para los barcos que intentaran entrar o salir por la entrada principal de Nueva York; y posiciones similares podrían bloquear efectivamente Boston, Delaware y Chesapeake. El cuerpo principal de la flota bloqueadora, preparado no sólo para capturar buques mercantes sino también para resistir los intentos militares de romper el bloqueo, no necesita estar a la vista ni en una posición conocida desde la costa. El grueso de la flota de Nelson se encontraba a cincuenta millas de Cádiz dos días antes que Trafalgar, con un pequeño destacamento vigilando cerca del puerto. La flota aliada empezó a ponerse en marcha a las 7 de la mañana, y Nelson, incluso en las condiciones de esos días, lo supo a las 9.30. La flota inglesa a esa distancia constituía un peligro muy real para su enemigo. Parece posible, en estos días de telégrafos submarinos, que las fuerzas de bloqueo en tierra y mar adentro, y de un puerto a otro, puedan estar en comunicación telegráfica entre sí a lo largo de toda la costa de los Estados Unidos, comunicándose fácilmente mutuamente. apoyo; y si, por alguna combinación militar afortunada, un destacamento fuera atacado con fuerza, podría advertir a los demás y retirarse sobre ellos.

[86] Suponiendo que tal bloqueo frente a un puerto se rompiera un día, ahuyentando a los barcos que lo mantenían, la notificación de su restablecimiento podría telegrafiarse a todo el mundo al día siguiente. Para evitar tales bloqueos debe haber una fuerza militar a flote que en todo momento ponga en peligro tanto a la flota bloqueadora que de ninguna manera pueda mantener su lugar. Entonces los barcos neutrales, excepto los cargados de contrabando de guerra, podrán entrar y salir libremente y mantener las relaciones comerciales del país con el mundo exterior.

Se puede argumentar que, dada la extensa costa marítima de los Estados Unidos, no se puede mantener efectivamente un bloqueo de toda la línea. Nadie lo admitirá más fácilmente que los oficiales que recuerdan cómo el bloqueo de la

Sólo se mantuvo la costa sur. Pero en el estado actual de la marina, y, cabe añadir, con adiciones que no excedan las propuestas hasta ahora por el gobierno[14], el intento de bloquear Boston, Nueva York, Delaware, Chesapeake y Mississippi , en otras palabras, los grandes centros de exportación e importación, no implicarían para una de las grandes naciones marítimas esfuerzos mayores que los que se han hecho antes. Inglaterra ha bloqueado al mismo tiempo Brest, la costa de Vizcaya, Tolón y Cádiz, cuando había poderosas escuadras en los puertos. Es cierto que el comercio en barcos neutrales puede entonces entrar en otros puertos de los Estados Unidos además de los nombrados; pero ¡qué perturbación del tráfico de transporte del país, qué escasez de suministros a veces, qué inadecuados medios de transporte por ferrocarril o por agua, de atraque, de transporte, de almacenamiento, implicará un cambio tan forzoso de los puertos del país! ¡entrada! ¿No habrá pérdida de dinero ni sufrimiento como consecuencia de esto?
Y cuando con mucho dolor y gasto estos males hayan sido parcialmente remediados, el enemigo puede verse inducido a detener las nuevas ensenadas como hizo con las antiguas. El pueblo de Estados Unidos ciertamente no morirá de hambre, pero puede sufrir gravemente. En cuanto a los suministros que son contrabando de guerra, ¿no hay motivos para temer que los Estados[87] Unidos no puedan ahora actuar solos si surgiera una emergencia?

Se trata eminentemente de una cuestión en la que debería hacerse sentir la influencia del gobierno, para construir para la nación una armada que, si no es capaz de llegar a países distantes, al menos podrá mantener despejados los accesos principales a los suyos propios. Los ojos del país han estado apartados del mar durante un cuarto de siglo; Los resultados de tal política y de su contraria se mostrarán en el caso de Francia y de Inglaterra. Sin afirmar un estrecho paralelismo entre el caso de los Estados Unidos y cualquiera de estos, se puede decir con seguridad que es esencial para el bienestar de todo el país que las condiciones del comercio no se vean afectadas, en la medida de lo posible, por una guerra exterior. Para ello, es necesario mantener al enemigo no sólo fuera de nuestros puertos, sino también lejos de nuestras costas.[15]

¿Se puede tener esta armada sin restaurar la marina mercante? Es dudoso. La historia ha demostrado que un déspota puede[88] construir una potencia marítima puramente militar, como lo hizo Luis XIV; pero aunque parecía tan hermosa, la experiencia demostró que su armada era como un crecimiento que al no tener raíces pronto se marchita. Pero en un gobierno representativo, cualquier gasto militar debe estar respaldado por un interés fuertemente representado, convencido de su necesidad. Tal interés en el poder marítimo no existe, no puede existir aquí sin la acción del gobierno. Cómo construir un barco mercante de este tipo, ya sea mediante subsidios o mediante el libre comercio, mediante la administración constante de tónicos o mediante la libre circulación al aire libre, no es una cuestión militar sino económica. Incluso si los Estados Unidos tuvieran un gran transporte marítimo nacional, cabe dudar de que le siguiera una armada suficiente; la distancia que la separa de otras grandes potencias, en cierto modo una protección, es también una trampa.
El motivo, si es que lo hay, que dará a los Estados Unidos una armada, probablemente se esté acelerando ahora en el istmo centroamericano. Esperemos que no llegue demasiado tarde al nacimiento.

Aquí concluye la discusión general de los principales elementos que afectan, favorable o desfavorablemente, el crecimiento del poder marítimo en las naciones. El objetivo ha sido, primero, considerar esos elementos en su tendencia natural a favor o en contra, y luego ilustrarlos con ejemplos particulares y con la experiencia del pasado. Tales discusiones, si bien sin duda abarcan un campo más amplio, caen principalmente dentro del ámbito de la estrategia, a diferencia de la táctica. Las consideraciones y principios que entran en ellos pertenecen al orden inmutable o inmutable de las cosas, permaneciendo iguales, en causa y efecto, de época en época. Pertenecen, por así decirlo, al Orden de la Naturaleza, de cuya estabilidad tanto se oye en nuestros días; mientras que la táctica, utilizando como instrumentos las armas hechas por el hombre, comparte el cambio y el progreso de la raza de generación en generación. De vez en cuando hay que modificar o derribar por completo la superestructura táctica; pero los viejos cimientos de la estrategia permanecen hasta ahora, como si estuvieran asentados sobre una roca. A continuación se examinará la historia general de Europa y América, con especial referencia al efecto que ejerció sobre esa historia y sobre el[89] bienestar del pueblo el poder marítimo en su sentido amplio. De vez en cuando, según lo presente la ocasión, el objetivo será recordar y reforzar la enseñanza general, ya obtenida mediante ilustraciones particulares. El tenor general del estudio será, por tanto, estratégico, en esa amplia definición de estrategia naval que hemos citado y aceptado anteriormente: "La estrategia naval tiene como fin fundar, apoyar y aumentar, tanto en paz como en guerra, la poder marítimo de un país." En materia de batallas particulares, si bien se admite libremente que el cambio de detalles ha vuelto obsoleta gran parte de su enseñanza, se intentará señalar dónde la aplicación o el descuido de verdaderos principios generales ha producido efectos decisivos; y, en igualdad de condiciones, se preferirán aquellas acciones que, por su asociación con los nombres de los oficiales más distinguidos, puedan presumirse que muestran hasta qué punto se obtuvieron ideas tácticas justas en una época particular o en un servicio particular. También será deseable, cuando aparezcan en la superficie analogías entre armas antiguas y modernas, extraer las lecciones probables que ofrecen, sin hacer demasiado hincapié en los puntos de semejanza. Finalmente, debe recordarse que, a pesar de todos los cambios, la naturaleza del hombre sigue siendo prácticamente la misma; la ecuación personal, aunque incierta en cantidad y calidad en el caso particular, es seguro que siempre se encontrará.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[7] Por base de operaciones permanente "se entiende un país de donde provienen todos los recursos, donde se unen las grandes vías de comunicación por tierra y agua, donde están los arsenales y puestos armados".

[8] Una prueba interesante del peso atribuido al poder naval de Gran Bretaña por una gran autoridad militar se encontrará en el capítulo inicial de la "Historia de las guerras de la Revolución Francesa" de Jomini. Establece, como principio fundamental de la política europea, que no se debe permitir una expansión ilimitada de la fuerza naval a ninguna nación a la que no pueda acercarse por tierra, descripción que sólo puede aplicarse a Gran Bretaña.

[9] Gougeard: La Marine de Guerre; Richelieu y Colbert.

[10] Independientemente de lo que se pueda pensar sobre la pretensión de originalidad de Clerk en la construcción de un sistema de tácticas navales, y ha sido seriamente impugnada, no puede haber duda de que sus críticas sobre el pasado fueron acertadas. Hasta donde el autor sabe, a este respecto merece crédito por una originalidad notable en alguien que no tenía la formación de un marinero ni de un militar.

[11] La Serre: Ensayos históricos. y crítico. sur la Marine Française.

[12] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Francesa.

[13] Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes.

[14] Desde que se escribió lo anterior, el Secretario de Marina, en su informe de 1889, recomendó una flota que haría muy peligroso el bloqueo que aquí se sugiere.

[15] La palabra "defensa" en la guerra implica dos ideas que, en aras de la precisión del pensamiento, deben mantenerse separadas en la mente. Hay una defensa pura y simple, que se fortalece y espera el ataque. A esto se le puede llamar defensa pasiva. Por otro lado, existe una visión de la defensa que afirma que la seguridad de uno mismo, el verdadero objeto de la preparación defensiva, se consigue mejor atacando al enemigo. En materia de defensa de las costas, el primer método está ejemplificado por las fortificaciones estacionarias, las minas submarinas y, en general, todas las obras inmóviles destinadas simplemente a detener a un enemigo si intenta entrar. El segundo método comprende todos aquellos medios y armas que no esperan el ataque, sino que van al encuentro de la flota enemiga, ya sea por unas pocas millas, ya sea hacia sus propias costas. Tal defensa puede parecer una guerra realmente ofensiva, pero no lo es; se vuelve ofensivo sólo cuando su objeto de ataque cambia de la flota enemiga al país enemigo. Inglaterra defendió sus propias costas y colonias estacionando sus flotas frente a los puertos franceses, para luchar contra la flota francesa si salía. En la Guerra Civil, Estados Unidos colocó sus flotas frente a los puertos del sur, no porque temiera por los suyos, sino para derribar la Confederación aislándola del resto del mundo y, en última instancia, atacando los puertos. Los métodos eran los mismos; pero el propósito en un caso era defensivo, en el otro ofensivo.

La confusión de las dos ideas conduce a muchas disputas innecesarias sobre la esfera adecuada del ejército y la marina en la defensa costera. Las defensas pasivas pertenecen al ejército; todo lo que se mueve en el agua a la marina, que tiene la prerrogativa de la defensa ofensiva. Si los marineros están acostumbrados a guarnecer fuertes, pasan a formar parte de las fuerzas terrestres, del mismo modo que las tropas, cuando se embarcan como parte del complemento, pasan a formar parte de las fuerzas navales.

[90]

CAPITULO DOS.

ToC

Estado de Europa en 1660. Segunda Guerra Anglo-Holandesa, 1665-1667.
Batallas navales de Lowestoft y de Los Cuatro Días.

Se ha establecido vagamente que el período en el que debe comenzar nuestro estudio histórico es mediados del siglo XVII. Ahora se tomará el año 1660 como fecha definitiva de apertura. En mayo de ese año Carlos II. Fue restituido al trono inglés en medio del regocijo general del pueblo. En marzo del año siguiente, tras la muerte del cardenal Mazarino, Luis XIV. reunió a sus ministros y les dijo: "Los he convocado para decirles que hasta ahora me ha complacido permitir que mis asuntos sean gobernados por el difunto cardenal; en el futuro seré mi propio primer ministro. Ordeno que no se emita ningún decreto". sellado excepto por mis órdenes, y ordeno a los secretarios de Estado y al superintendente de finanzas que no firmen nada sin mi orden". El gobierno personal así asumido se mantuvo, tanto de hecho como de nombre, durante más de medio siglo.

Al cabo de un año, pues, se ven, iniciando una nueva etapa de la vida nacional, después de un período de confusión más o menos prolongado, los dos Estados que, a pesar de las desigualdades que sean, han ocupado los primeros lugares en la historia marítima de la Europa y América modernas. , de hecho, del mundo en general. La historia del mar, sin embargo, no es más que un factor en ese avance y decadencia general de las naciones que se llama su historia; y si se pierde de vista los otros factores con los que está tan estrechamente relacionado, se formará una visión distorsionada, ya sea exagerada o al revés, de su importancia. Este estudio se ha llevado a cabo con la creencia de que esa importancia es enormemente subestimada, si no prácticamente perdida de vista, por [91]
personas ajenas al mar, y particularmente por el pueblo de los Estados Unidos en nuestros días.

La fecha adoptada, 1660, siguió de cerca a otra que marcó un gran arreglo de los asuntos europeos, poniendo el sello del tratado sobre los resultados de una guerra general, conocida en la historia como la Guerra de los Treinta Años. Esta otra fecha fue la del Tratado de Westfalia, o Munster, en 1648. En él, España reconoció formalmente la independencia de las Provincias Unidas Holandesas, mucho antes prácticamente asegurada; y al que siguió en 1659 el Tratado de los Pirineos entre Francia y España, ambos dieron a Europa un estado de paz exterior general, destinado a ser seguido pronto por una serie de guerras casi universales, que duraron tanto como Luis XIV. vivieron, guerras que provocarían cambios profundos en el mapa de Europa; durante el cual surgirían nuevos Estados, otros decaerían y todos sufrirían grandes modificaciones, ya sea en la extensión de su dominio o en su poder político. En estos resultados el poder marítimo, directa o indirectamente, tuvo una gran participación.

Primero debemos mirar la condición general de los Estados europeos en el momento en que comienza la narrativa. En las luchas, que se prolongaron durante casi un siglo y cuyo final está marcado por la Paz de Westfalia, la familia real conocida como la Casa de Austria había sido la gran potencia abrumadora que todos los demás temían. Durante el largo reinado del emperador Carlos V, que abdicó un siglo antes, el jefe de esa casa había unido en su propia persona las dos coronas de Austria y España, que llevaban consigo, entre otras posesiones, los países que hoy conocemos. como Holanda y Bélgica, junto con una influencia preponderante en Italia. Tras su abdicación las dos grandes monarquías de Austria y España quedaron separadas; pero aunque gobernados por personas diferentes, todavía pertenecían a la misma familia y tendían hacia esa unidad de objetivo y simpatía que caracterizó las conexiones dinásticas en ese siglo y en el siguiente. A este vínculo de unión se sumaba el de una religión común. Durante el siglo anterior a la Paz de Westfalia, la extensión del poder familiar y la extensión de la religión profesada fueron los dos motivos más fuertes de la acción política. Este fue [92]
el período de las grandes guerras religiosas que enfrentaron a nación contra nación, principado contra principado y, a menudo, en la misma nación, facción contra facción. La persecución religiosa provocó la revuelta de las provincias holandesas protestantes contra España, que emitieron, después de ochenta años de guerra más o menos constante, el reconocimiento de su independencia. La discordia religiosa, que en ocasiones llegó a ser guerra civil, distrajo a Francia durante la mayor parte del mismo período, afectando profundamente no sólo su política interna sino también su política exterior. Eran los días de San Bartolomé, del asesinato religioso de Enrique IV, del asedio de La Rochelle, de constantes intrigas entre la España católica y los franceses católicos. A medida que el motivo religioso, que actuaba en una esfera a la que no pertenecía naturalmente y en la que no tenía el lugar que le correspondía, desapareció, las necesidades e intereses políticos de los Estados comenzaron a tener un peso más justo; no es que se hubieran perdido completamente de vista mientras tanto, pero las animosidades religiosas habían cegado los ojos o encadenado la acción de los estadistas. Era natural que en Francia, uno de los países que más padecían pasiones religiosas, debido al número y carácter de la minoría protestante, esta reacción se viera primero y más marcadamente. Situada entre España y los Estados alemanes, entre los cuales Austria ocupaba el primer lugar sin rival, la unión interna y los controles sobre el poder de la Casa de Austria eran necesidades de la existencia política. Felizmente, la Providencia le levantó en estrecha sucesión dos grandes gobernantes, Enrique IV. y Richelieu, hombres en quienes la religión no llegaba a ser intolerancia y que, cuando se vieron obligados a reconocerla en la esfera de la política, lo hicieron como amos y no como esclavos. Bajo su mando, el arte de gobernar francés recibió una guía que Richelieu formuló como una tradición y que siguió adelante.

las siguientes líneas generales: (1) Unión interna del reino, apaciguando o sofocando las luchas religiosas y centralizando la autoridad en el rey; (2) Resistencia al poder de la Casa de Austria, que real y necesariamente conllevaba una alianza con los Estados protestantes [93] alemanes y con Holanda; (3) Extensión de las fronteras de Francia hacia el este, a expensas principalmente de España, que entonces poseía no sólo la actual Bélgica, sino también otras provincias incorporadas hacía mucho tiempo a Francia; y (4) La creación y desarrollo de una gran potencia marítima, que aumentaría la riqueza del reino y tendría como objetivo especial enfrentarse al enemigo hereditario de Francia, Inglaterra; Para cuyo fin había que tener en cuenta también la alianza con Holanda. Tales fueron las líneas generales de la política trazada por estadistas de primera línea de genio para guiar a ese país cuyo pueblo, no sin razón, ha afirmado ser el exponente más completo de la civilización europea, el primero en la marcha del progreso, combinando avance político con desarrollo individual. Esta tradición, continuada por Mazarino, la recibió de él Luis XIV; se verá hasta qué punto le fue fiel y cuáles fueron los resultados de su acción para Francia. Mientras tanto, cabe señalar que de estos cuatro elementos necesarios para la grandeza de Francia, el poder marítimo era uno; y como el segundo y el tercero eran prácticamente uno en los medios empleados, puede decirse que el poder marítimo era uno de los dos grandes medios por los cuales se debía mantener la grandeza exterior de Francia. Inglaterra en el mar, Austria en la tierra, indicaban la dirección que debía tomar el esfuerzo francés.

En cuanto a la situación de Francia en 1660 y su disposición a seguir adelante por el camino marcado por Richelieu, puede decirse que la paz interna estaba asegurada, el poder de los nobles completamente quebrantado y las discordias religiosas apaciguadas; el tolerante edicto de Nantes todavía estaba en vigor, mientras que el resto del descontento protestante había sido sofocado por la mano armada. Todo el poder estaba absolutamente centrado en el trono. En otros aspectos, aunque el reino estaba en paz, la situación era menos satisfactoria. Prácticamente no había marina; el comercio, interno y externo, no era próspero; las finanzas estaban en desorden; el ejército pequeño.

España, la nación ante la cual todas las demás habían temblado menos de un siglo antes, estaba ahora en decadencia y apenas [94] era formidable; la debilidad central se había extendido a todas las partes de la administración. Sin embargo, en extensión de territorio, todavía era grande. Los Países Bajos españoles todavía le pertenecían; ella ocupó Nápoles, Sicilia y Cerdeña; Gibraltar aún no había caído en manos inglesas; sus vastas posesiones en América (a excepción de Jamaica, conquistada por Inglaterra unos años antes) aún estaban intactas. Ya se ha aludido a la condición de su poder marítimo, tanto para la paz como para la guerra. Muchos años antes, Richelieu había contraído una alianza temporal con España, en virtud de la cual ésta puso a su disposición cuarenta barcos; pero el mal estado de los buques, en su mayor parte mal armados y mal comandados, obligó a retirarse. La armada de España estaba entonces en plena decadencia, y su debilidad no escapó a la mirada penetrante del cardenal. Un encuentro que tuvo lugar entre las flotas española y holandesa en 1639 muestra más claramente el estado de degradación en el que había caído esta otrora orgullosa armada.

> "Su armada en ese momento", dice la narración citada, "enfrentó uno de esos shocks, una sucesión de los cuales durante esta guerra la degradó de su alta posición de dueña de los mares en ambos hemisferios, a un rango despreciable entre las potencias marítimas. El rey estaba preparando una poderosa flota para llevar la guerra a las costas de Suecia, y para ello había ordenado que se enviaran refuerzos de hombres y provisiones desde Dunkerque. En consecuencia, una flota zarpó, pero fue atacada por Von Tromp, algunos capturados, el resto se vio obligado a retirarse dentro del puerto nuevamente. Poco después, Tromp se apoderó de tres barcos ingleses [neutrales] que transportaban 1.070 soldados españoles desde Cádiz a Dunkerque; sacó a las tropas, pero dejó que los barcos quedaran libres. Dejando diecisiete barcos para el bloqueo Dunkerque, Tromp con los doce restantes avanzó para enfrentarse a la flota enemiga a su llegada. Pronto se la vio entrar en el estrecho de Dover con sesenta y siete velas y dos mil soldados, a los que se unió De Witt con cuatro barcos más. , Tromp con su pequeña fuerza lanzó un ataque decidido contra el enemigo. La lucha duró hasta las cuatro de la tarde, cuando el almirante español se refugió [95] en los Downs. Tromp decidió atacar si salían; pero Oquendo con su poderosa flota, muchas de las cuales llevaban de sesenta a cien cañones, se dejó bloquear; y el almirante inglés le dijo a Tromp que le habían ordenado unirse a los españoles si comenzaban las hostilidades. Tromp envió a casa pidiendo instrucciones, y la acción de Inglaterra sólo sirvió para llamar la atención sobre las vastas potencias marítimas de los holandeses.
>
> Tromp fue rápidamente reforzado con noventa y seis velas y doce brulotes, y se le ordenó atacar. Dejando una escuadra destacada para observar a los ingleses y atacarlos si ayudaban a los españoles, comenzó la lucha avergonzado por una espesa niebla, al amparo de la cual los españoles cortaron sus cables para escapar. Muchos de ellos que se acercaron demasiado a la costa encallaron, y la mayoría de los restantes que intentaron retirarse fueron hundidos, capturados o conducidos a la costa francesa. Nunca la victoria fue más completa."[16]

Cuando una armada se somete a tal línea de acción, todo tono y orgullo deben haber desaparecido; pero la marina sólo compartió en la decadencia general que hizo que España tuviera en adelante un peso cada vez menor en la política de Europa.

> "En medio de los esplendores de su corte y de su lengua", dice Guizot, "el gobierno español se sentía débil y trataba de ocultar su debilidad bajo su inmovilidad. Felipe IV y su ministro, cansados de luchar sólo por ser conquistados, Sólo buscaba la seguridad de la paz y sólo buscaba dejar de lado todas las cuestiones que requirieran esfuerzos de los cuales se sentían incapaces. Dividida y enervada, la casa de Austria tenía aún menos ambición que poder, y excepto cuando estaba absolutamente obligada, un La pomposa inercia se convirtió en la política de los sucesores de Carlos V."[17]

Así era la España de aquel día. Esa parte de los dominios españoles que entonces se conocía como los Países Bajos, o los Países Bajos católicos romanos (nuestra Bélgica moderna), estaba a punto de ser una fructífera fuente de discordia entre Francia y su aliado natural, la República Holandesa. Este Estado, cuyo nombre político era Provincias Unidas, había alcanzado ahora la cumbre de su influencia y poder, poder basado, como ya se ha explicado, enteramente en el mar y en el uso que de ese elemento hacían las grandes empresas marítimas. y genio comercial del pueblo holandés. Un autor francés reciente describe así las condiciones comerciales y coloniales de este pueblo, cuando Luis XIV accedió al trono, que, más allá de [96] cualquier otro en los tiempos modernos, salvo sólo Inglaterra, ha demostrado cómo las cosechas del mar pueden elevar la riqueza y la riqueza. poder a un país intrínsecamente débil y sin recursos:—

> "Holanda se había convertido en la Fenicia de los tiempos modernos. Dueñas del Escalda, las Provincias Unidas cerraron las salidas de Amberes al mar y heredaron el poder comercial de esa rica ciudad, que un embajador de Venecia en el siglo XV había comparado con Venecia. Recibieron además en sus principales ciudades a los trabajadores de los Países Bajos que huían de la tiranía española de la conciencia.
> Las manufacturas de ropa, lino, etc., que empleaban a seiscientas mil personas, abrieron nuevas fuentes de ganancias para un pueblo que antes se contentaba con el comercio de queso y pescado. La pesca por sí sola ya los había enriquecido. La pesca del arenque sustentaba a casi una quinta parte de la población de Holanda, producía trescientas mil toneladas de pescado salado y generaba más de ocho millones de francos al año.
>
> "El poder naval y comercial de la república se desarrolló rápidamente. Sólo la flota mercante de Holanda contaba con 10.000 barcos, 168.000 marineros y sustentaba a 260.000 habitantes. Se había apoderado de la mayor parte del comercio de transporte europeo y había añadido al mismo, desde la paz, todos los transportes de mercancías entre América y España hacían el mismo servicio por los puertos franceses, y mantenían un tráfico de importación de treinta y seis millones de francos. Los países del Norte, Brandeburgo, Dinamarca, Suecia, Moscovia, Polonia, acceden que el Báltico abrió a las provincias, eran para ellas un mercado inagotable de cambio, que alimentaban con los productos que allí vendían y con la compra de los productos del Norte: trigo, madera, cobre, cáñamo y pieles. El valor total de las mercancías embarcadas anualmente en fondos holandeses, en todos los mares, excedía los mil millones de francos. Los holandeses se habían convertido, para usar una frase contemporánea, en los carreteros de todos los mares."[18]

Gracias a sus colonias la república pudo desarrollar así su comercio marítimo. Tenía el monopolio de todos los productos de Oriente. Ella trajo a Europa productos y especias de Asia por un valor anual de dieciséis millones de francos. La poderosa Compañía de las Indias Orientales, fundada en 1602, había construido en Asia un imperio, con posesiones arrebatadas a los [97] portugueses. Dueña en 1650 del Cabo de Buena Esperanza, que le garantizaba un lugar de escala para sus barcos, reinó como soberano en Ceilán y en las costas de Malabar y Coromandel.
Había hecho de Batavia su sede de gobierno y había ampliado su tráfico a China y Japón. Mientras tanto, la Compañía de las Indias Occidentales, de más rápido ascenso, pero menos duradera, había tripulado ochocientos barcos de guerra y comercio. Los había utilizado para apoderarse de los restos del poder portugués en las costas de Guinea, así como en Brasil.

Las Provincias Unidas se habían convertido así en el almacén donde se recogían los productos de todas las naciones.

Las colonias holandesas en esa época estaban esparcidas por los mares orientales, en la India, en Malaca, en Java, las Molucas y en varias partes del vasto archipiélago que se extendía al norte de Australia. Tenían posesiones en la costa occidental de África y hasta el momento la colonia de Nueva Amsterdam seguía en sus manos. En América del Sur, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales poseía cerca de trescientas leguas de costa desde Bahía, en Brasil, hacia el norte; pero últimamente mucho se les había escapado de las manos.

Las Provincias Unidas debían su consideración y poder a su riqueza y a sus flotas. El mar, que golpea como un enemigo empedernido contra sus costas, había sido sometido y convertido en un servidor útil; la tierra iba a probar su destrucción. Se había mantenido una larga y feroz lucha con un enemigo más cruel que el mar: el reino español; el final exitoso, con su engañosa promesa de descanso y paz, pero hizo sonar la campana de la República Holandesa. Mientras el poder de España permaneciera intacto, o al menos lo suficientemente grande como para mantener el terror que había inspirado durante mucho tiempo, era de interés para Inglaterra y Francia, ambas víctimas de la amenaza y las intrigas españolas, que las Provincias Unidas se mantuvieran intactas. ser fuerte e independiente. Cuando España cayó, y

repetidas humillaciones demostraron que su debilidad era real y no aparente; otros motivos ocuparon el lugar del miedo. Inglaterra codiciaba el comercio y el dominio marítimo de Holanda; Francia deseaba los Países Bajos españoles. Las Provincias Unidas [98] tenían motivos para oponerse tanto a lo segundo como a lo primero.

Bajo los ataques combinados de las dos naciones rivales, pronto se hizo sentir y ver la debilidad intrínseca de las Provincias Unidas. Abierto al ataque por tierra, poco numeroso y con un gobierno mal adaptado para desarrollar la fuerza unida de un pueblo, sobre todo incapaz de mantener una preparación adecuada para la guerra, el declive de la república y la nación iba a ser más sorprendente y rápido que el ascenso. Sin embargo, todavía en 1660 no se observaban indicios de la próxima caída. La república todavía estaba a la vanguardia de las grandes potencias de Europa. Si en 1654 la guerra con Inglaterra había mostrado un maravilloso estado de indisposición en una armada que durante tanto tiempo había humillado el orgullo de España en los mares, por otra parte las Provincias, en 1657, habían puesto fin efectivamente a los insultos. de Francia dirigida contra su comercio; y un año más tarde, "por su interferencia en el Báltico entre Dinamarca y Suecia, habían impedido a Suecia establecer en el Norte una preponderancia desastrosa para ellos. La obligaron a dejar abierta la entrada al Báltico, del que seguían siendo dueños, ninguna otra armada pudo disputarles el control. La superioridad de su flota, el valor de sus tropas, la habilidad y firmeza de su diplomacia, habían hecho que se reconociera el prestigio de su gobierno, debilitado y humillado por los últimos ingleses. Después de la guerra, se habían restituido en el rango de grandes potencias. En ese momento Carlos II estaba restablecido."

El carácter general del gobierno ya se ha mencionado antes y aquí sólo es necesario recordarlo. Era una confederación poco unida, administrada por lo que no es inexacto llamar una aristocracia comercial, con toda la timidez política de esa clase que tiene tanto que arriesgar en la guerra. El efecto de estos dos factores, los celos seccionales y el espíritu comercial, sobre la marina militar fue desastroso. No se mantuvo adecuadamente la paz, necesariamente había rivalidades en una flota que era más una coalición marítima que una armada unida, y había muy poco espíritu militar verdadero entre los oficiales. Nunca existió un pueblo más heroico que los [99] holandeses; los anales de las luchas marítimas holandesas dan ejemplos de empresa y resistencia desesperadas que ciertamente no han sido superadas, tal vez nunca igualadas, en otros lugares; pero también presentan casos de deserción y mala conducta que demuestran una falta de espíritu militar, debido evidentemente a la falta de orgullo y formación profesional. Esta formación profesional apenas existía en ninguna marina de la época, pero su lugar en los países monárquicos lo ocupaba en gran medida el sentimiento de casta militar. Cabe señalar que el gobierno, bastante débil por las causas mencionadas, lo era aún más por la división del pueblo en dos grandes facciones que se odiaban amargamente. El que era el partido de los comerciantes (burgomaestres), y ahora en el poder, favorecía la república confederada como se describe; el otro deseaba un gobierno monárquico bajo la Casa de Orange. El Partido Republicano deseaba una alianza francesa, si fuera posible, y una armada fuerte; el partido de Orange favorecía a Inglaterra, con cuya casa real estaba estrechamente relacionado el Príncipe de Orange, y a un ejército poderoso. Bajo estas condiciones de gobierno, y débiles en número, las Provincias Unidas en 1660, con su vasta riqueza y actividades externas, parecían un hombre mantenido por estimulantes.

La fuerza facticia no puede durar indefinidamente; pero es maravilloso ver a este pequeño Estado, mucho más débil en número que Inglaterra o Francia, soportar el ataque de ambos individualmente y durante dos años de ambos en alianza, no sólo sin ser destruido, sino sin perder su lugar en Europa. . Debió este sorprendente resultado en parte a la habilidad de uno o dos hombres, pero principalmente a su poder marítimo.

Las condiciones de Inglaterra, en cuanto a su idoneidad para participar en la lucha inminente, diferían de las de Holanda y Francia. Aunque su gobierno era monárquico y con mucho poder real en manos del rey, éste no podía dirigir la política del reino totalmente a su voluntad. Tenía que tener en cuenta, cosa que no había hecho Luis, el temperamento y los deseos de su pueblo. Lo que Luis ganó para Francia, lo ganó para sí mismo; la gloria de Francia era su gloria. Carlos apuntó primero a su propio beneficio, luego al de [100] Inglaterra; pero, con el recuerdo del pasado siempre presente, estaba decidido sobre todo a no correr el destino de su padre ni repetir su propio exilio. Por eso, cuando el peligro se hizo inminente, cedió ante el sentimiento de la nación inglesa. El propio Carlos odiaba a Holanda; la odiaba como república; odiaba al gobierno existente porque se oponía en los asuntos internos a sus contactos, la Casa de Orange; y lo odiaba aún más porque en los días de su exilio, la república, como una de las condiciones de la paz con Cromwell, lo había expulsado de sus fronteras. Fue atraído a Francia por la simpatía política de un aspirante a gobernante absoluto, posiblemente por su inclinación católica romana y, en gran medida, por el dinero que le pagó Luis, que lo liberó parcialmente del control del Parlamento. Al seguir estas tendencias propias, Carlos tuvo que tener en cuenta ciertos deseos decididos de su pueblo. Los ingleses, de la misma raza que los holandeses y en similares condiciones de situación, fueron declarados rivales por el control del mar y del comercio; y como los holandeses lideraban ahora la carrera, los ingleses estaban más ansiosos y amargados.

Un motivo especial de agravio se encontró en la acción de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, "que reclamaba el monopolio del comercio en el Este y había obligado a los príncipes distantes con quienes trataba a cerrar sus Estados a las naciones extranjeras, que quedaban así excluidas. no sólo de las colonias holandesas, sino de todo el territorio del

Indias." Conscientes de una mayor fuerza, los ingleses deseaban también controlar la acción de la política holandesa, y en los días de la República Inglesa incluso habían tratado de imponer una unión de los dos gobiernos. Al principio, por tanto, la rivalidad y la enemistad popular Secundó los deseos del rey, tanto más cuanto que desde hacía algunos años Francia no había sido formidable en el continente. Sin embargo, tan pronto como se reconoció generalmente la política agresiva de Luis XIV, el pueblo inglés, tanto nobles como plebeyos, sintieron la gran Peligro de estar allí, como lo había estado un siglo antes en España. La transferencia de los Países Bajos españoles (Bélgica) a Francia tendería a la sujeción de Europa, y especialmente sería un golpe [101] al poder marítimo tanto de los holandeses como de los ingleses. porque no era de suponer que Luis permitiría que el Escalda y el puerto de Amberes permanecieran cerrados, como estaban entonces, en virtud de un tratado arrancado por los holandeses a la debilidad de España. La reapertura al comercio de esa gran ciudad sería un golpe tanto para Ámsterdam como para Londres. Con el resurgimiento de la oposición heredada a Francia, los lazos de parentesco empezaron a notarse; se recordó la pasada alianza contra la tiranía de España; y la similitud de fe religiosa, todavía un motivo poderoso, unió a los dos. Al mismo tiempo, los grandes y sistemáticos esfuerzos de Colbert para fortalecer el comercio y la marina de Francia excitaron los celos de ambas potencias marítimas; Como rivales mismos, instintivamente se volvieron contra un tercero que invadía sus dominios. Carlos no pudo resistir la presión de su pueblo por todos estos motivos; Las guerras entre Inglaterra y Holanda cesaron y, tras la muerte de Carlos, fueron seguidas por una estrecha alianza.

Aunque su comercio era menos extenso, la marina de Inglaterra en 1660 era superior a la de Holanda, particularmente en organización y eficiencia. El gobierno religioso severo y entusiasta de Cromwell, basado en la fuerza militar, había dejado su huella tanto en la flota como en el ejército. Los nombres de varios de los oficiales superiores bajo el mando del Protector, entre los que destaca el de Monk, aparecen en la narración de la primera de las guerras holandesas bajo el mando de Carlos. Esta superioridad en tono y disciplina desapareció gradualmente bajo la influencia corruptora del favor judicial en un gobierno licencioso; y Holanda, que en general fue superada por Inglaterra sola en el mar en 1665, resistió con éxito a las armadas combinadas de Inglaterra y Francia en 1672. En cuanto al material de las tres flotas, se nos dice que los barcos franceses tenían un desplazamiento mayor que los ingleses en relación con el peso de la artillería y los pertrechos; de ahí que pudieran mantener, a plena carga, una mayor altura de batería. Sus cascos también tenían mejores líneas. Estas ventajas se derivarían naturalmente de la forma reflexiva y sistemática en que la marina francesa en ese momento fue restaurada de un estado de decadencia, y [102] tiene una lección de esperanza para nosotros en la actual condición análoga de nuestra propia marina. Los barcos holandeses, por el carácter de su costa, tenían el fondo más plano y menos calado, por lo que, cuando se les presionaba, podían encontrar refugio entre los bajíos; pero, en consecuencia, eran menos resistentes a las inclemencias del tiempo y generalmente de escantillón más claro que los de cualquiera de las otras naciones.

Así, se han esbozado, lo más brevemente posible, las condiciones, el grado de poder y los objetivos que moldearon y controlaron la política de los cuatro principales Estados costeros de la época: España, Francia, Inglaterra y Holanda. Desde el punto de vista de esta historia, estos serán los más prominentes y más a menudo notados; pero como otros Estados ejercieron una poderosa influencia sobre el curso de los acontecimientos, y nuestro objetivo no es simplemente la historia naval sino una apreciación del efecto del poder naval y comercial en el curso de la historia general, es necesario exponer brevemente la condición de la El resto de Europa. Estados Unidos aún no había comenzado a desempeñar un papel destacado en las páginas de la historia o en las políticas de los gabinetes.

Entonces Alemania quedó dividida en muchos gobiernos pequeños, con el único gran imperio de Austria. La política de los Estados más pequeños cambió y el objetivo de Francia era combinar el mayor número posible de ellos bajo su influencia, en cumplimiento de su tradicional oposición a Austria. Con Francia trabajando así en su contra, por un lado, Austria estaba en peligro inminente, por el otro, debido a los constantes ataques del Imperio turco, todavía vigoroso aunque en decadencia. La política de Francia se había inclinado durante mucho tiempo a mantener relaciones amistosas con Turquía, no sólo como freno a Austria, sino también por su deseo de absorber el comercio con el Levante. Colbert, en su extremo afán por el poder marítimo de Francia, favoreció esta alianza. Se recordará que Grecia y Egipto formaban entonces parte del Imperio turco.

La Prusia tal como se la conoce ahora no existía. Los cimientos del futuro reino estaban entonces siendo preparados por el [103] elector de Brandeburgo, un poderoso Estado menor que todavía no podía mantenerse completamente solo, pero que evitaba cuidadosamente una posición formalmente dependiente. El reino de Polonia todavía existía, un factor muy perturbador e importante en la política europea, debido a su gobierno débil e inestable, que mantenía a todos los demás estados ansiosos por temor a que algún giro imprevisto de los acontecimientos redujera la ventaja de un rival. La política tradicional de Francia era mantener a Polonia erguida y fuerte. Rusia todavía estaba bajo el horizonte; entrando, pero aún no llegando, dentro del círculo de los Estados europeos y sus intereses vivos. Ella y las otras potencias fronterizas con el Báltico eran naturalmente rivales por la preponderancia en ese mar, en el que los demás Estados, y sobre todo los Estados marítimos, tenían un interés particular como fuente de la que se extraían principalmente los suministros navales de todo tipo. Suecia y Dinamarca se encontraban en ese momento en un estado de enemistad constante y se encontraban en lados opuestos en las disputas que surgieron.

prevaleció. Durante muchos años, y durante las primeras guerras de Luis XIV, Suecia estuvo en su mayor parte aliada de Francia; su parcialidad era esa.

Siendo el estado general de Europa como se describe, el resorte que debía poner en movimiento las distintas ruedas estaba en manos de Luis XIV. La debilidad de sus vecinos inmediatos, los grandes recursos de su reino, a la espera del desarrollo, la unidad de dirección resultante de su poder absoluto, su propio talento práctico y su incansable laboriosidad, ayudados durante la primera mitad de su reinado por una combinación de ministros. de capacidad singular, todos unidos para hacer que todos los gobiernos de Europa dependan más o menos de su acción y estén determinados por su ejemplo, si no lo siguen. La grandeza de Francia era su objetivo, y podía elegir entre hacerla avanzar por dos caminos: por tierra o por mar; no es que uno prohibiera totalmente al otro, sino que Francia, por abrumadoramente fuerte que fuera entonces, no tenía poder para avanzar con pasos iguales en ambos caminos.

Luis eligió la extensión por tierra. Se había casado con la hija mayor de Felipe IV, el entonces rey reinante de España; y aunque por el tratado de matrimonio había renunciado a todo derecho a la herencia de su padre, no fue difícil encontrar razones para ignorar esta [104] estipulación. Se encontraron motivos técnicos para dejarlo de lado en lo que respecta a ciertas partes de los Países Bajos y el Franco Condado, y se entablaron negociaciones con la corte de España para anularlo por completo. El asunto era aún más importante porque el heredero varón al trono era tan débil que era evidente que la línea austríaca de reyes españoles terminaría en él. El deseo de poner en el trono español a un príncipe francés, ya fuera él mismo, uniendo así las dos coronas, o bien uno de su familia, poniendo así a la Casa de Borbón en autoridad a ambos lados de los Pirineos, fue la falsa luz que guió a Luis descarriado durante el resto de su reinado, hasta la destrucción final del poder marítimo de Francia y el empobrecimiento y miseria de su pueblo. Luis no comprendió que tenía que contar con toda Europa. El proyecto directo al trono español tuvo que esperar a que se produjera una vacante; pero se preparó inmediatamente para atacar las posesiones españolas al este de Francia.

Para hacerlo más eficazmente, cortó de España todos los aliados posibles mediante hábiles intrigas diplomáticas, cuyo estudio daría una útil ilustración de la estrategia en el ámbito de la política, pero cometió dos errores graves en perjuicio del mar. poder de Francia. Portugal había estado hasta veinte años antes unida a la corona de España, y no había renunciado a reclamarla. Luis consideró que si España recuperaba ese reino, sería demasiado fuerte para que él pudiera llevar a cabo fácilmente sus objetivos. Entre otros medios de prevención promovió un matrimonio entre Carlos II. y la Infanta de Portugal, a consecuencia de lo cual Portugal cedió a Inglaterra Bombay en la India y Tánger en el Estrecho de Gibraltar, que tenía fama de excelente puerto. Vemos aquí a un rey francés, en su afán de extensión por tierra, invitando a Inglaterra al Mediterráneo y adelantando su alianza con Portugal. Esto último era lo más curioso, ya que Luis ya preveía el fracaso de la casa real española y más bien debería haber deseado la unión de los reinos peninsulares. De hecho, Portugal se convirtió en un puesto de avanzada y dependiente de Inglaterra, por lo que desembarcó fácilmente en la Península hasta los días de Napoleón. De hecho, si es independiente de España, es demasiado débil para no estar bajo el control [105] de la potencia que gobierna el mar y por eso tiene fácil acceso a él. Luis continuó apoyándola contra España y aseguró su independencia. También interfirió con los holandeses y los obligó a restaurar el Brasil que les habían arrebatado a los portugueses.

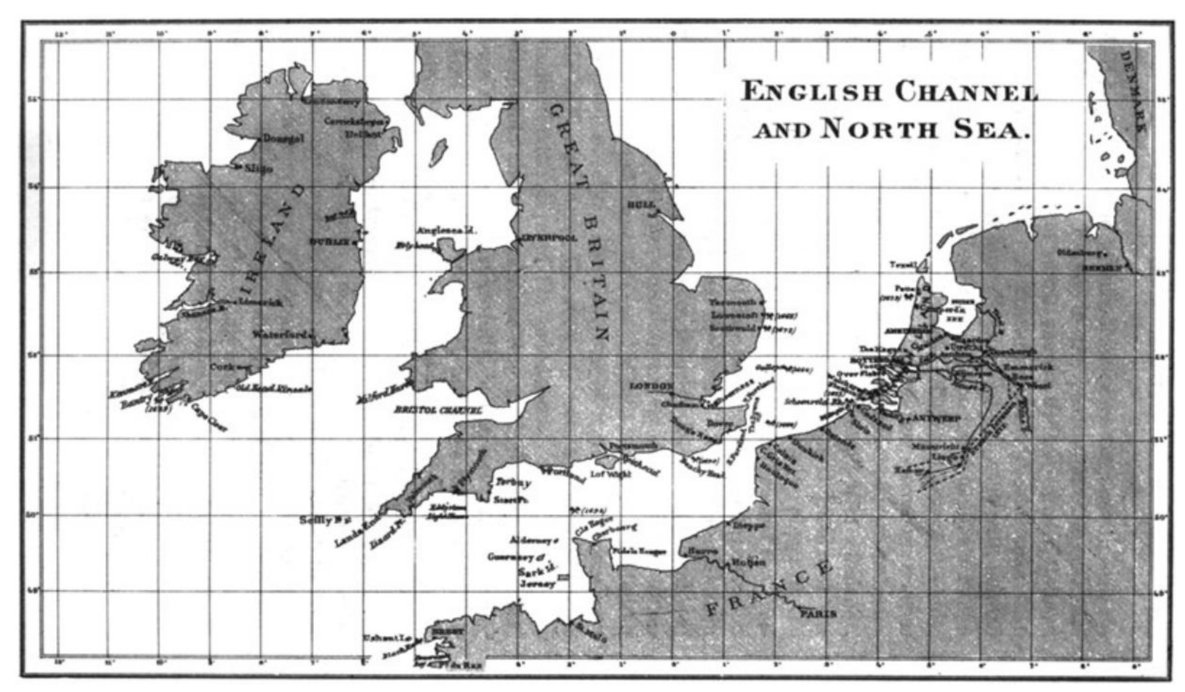
Por otro lado, Luis obtuvo de Carlos II. la cesión de Dunkerque sobre el Canal de la Mancha, que había sido confiscada y utilizada por Cromwell. Esta rendición se hizo por dinero y era imperdonable desde el punto de vista marítimo. Dunkerque fue para los ingleses una cabeza de puente hacia Francia. Para Francia se convirtió en un paraíso para los corsarios, la pesadilla del comercio de Inglaterra en el Canal de la Mancha y el Mar del Norte. A medida que el poder marítimo francés decayó, Inglaterra, tratado tras tratado, exigió el desmantelamiento de las obras de Dunkerque, que, dicho sea de paso, era el puerto natal del célebre Jean Bart y otros grandes corsarios franceses.

Mientras tanto, el más grande y sabio de los ministros de Luis, Colbert, estaba construyendo diligentemente ese sistema de administración que, al aumentar y basar sólidamente la riqueza del Estado, debería traer una grandeza y prosperidad más seguras que las empresas más llamativas del rey. Con aquellos detalles que atañen al desarrollo interno del reino esta historia no se ocupa, más allá de la incidental mención de que la producción, tanto agrícola como manufacturera, recibió su esmerada atención; pero en el mar rápidamente comenzó una política de hábil agresión contra el transporte marítimo y el comercio de holandeses e ingleses, que de inmediato suscitó resentimiento. Se formaron grandes compañías comerciales que dirigieron las empresas francesas al Báltico, al Levante, a las Indias Orientales y Occidentales; Se modificaron las regulaciones aduaneras para fomentar las manufacturas francesas y permitir que las mercancías se almacenaran bajo custodia en los grandes puertos, con lo que se esperaba que Francia ocupara el lugar de Holanda como gran almacén para Europa, función para la cual su posición geográfica era eminentemente le quedó bien; mientras que los derechos de tonelaje sobre el transporte marítimo extranjero, las primas directas sobre los barcos de construcción [106] nacional y los cuidadosos y rigurosos decretos coloniales que otorgaban a los barcos franceses el monopolio del comercio hacia y desde las colonias se combinaron para fomentar el crecimiento de su marina mercante.

Inglaterra tomó represalias de inmediato; los holandeses, más seriamente amenazados porque su comercio de transporte era mayor y sus recursos internos menores, sólo protestaron por un tiempo; pero después de tres años también tomaron represalias. Colbert, confiando en la gran superioridad de Francia como productor real, y aún más como posible, temía no avanzar con paso firme por el ambicioso camino trazado; que, al constituirse en un gran barco mercante, sentaría la base amplia para el barco militar, que las medidas del Estado estaban impulsando aún más rápidamente. La prosperidad creció rápidamente. Al cabo de doce años todo florecía, todo era rico en el Estado, que estaba en completa confusión cuando se hizo cargo de las finanzas y de la marina.

> "Bajo su mando", dice un historiador francés, "Francia creció gracias a la paz como había crecido gracias a la guerra... La guerra de aranceles y primas hábilmente dirigida por él tendió a reducir dentro de límites justos el crecimiento exorbitante del poder comercial y marítimo que Holanda se había arrogado a expensas de otras naciones, y para frenar a Inglaterra, que ardía en deseos de arrebatarle esta supremacía a Holanda para utilizarla de una manera mucho más peligrosa para Europa. El interés de Francia parecía ser la paz en Europa y América. ; una voz misteriosa, a la vez voz del pasado y del futuro, llamó a su actividad bélica en otras orillas."[19]

Esta voz encontró expresión en boca de Leibnitz, uno de los grandes hombres del mundo, quien señaló a Luis que volver las armas de Francia contra Egipto le daría, en el dominio del Mediterráneo y el control del comercio oriental, una victoria. sobre Holanda fue mayor que la campaña más exitosa en tierra; y al mismo tiempo que aseguraría una paz muy necesaria dentro de su reino, construiría un poder en el mar que aseguraría la preponderancia en Europa. Este monumento llamó a Luis de la búsqueda de la gloria en tierra a buscar la grandeza duradera de Francia en posesión de una gran potencia marítima, cuyos elementos,[107] gracias al genio de Colbert, tenía en sus manos. Un siglo después, un hombre más grande que Luis intentó exaltarse a sí mismo y a Francia por el camino señalado por Leibnitz; pero Napoleón no tenía, como Luis, una armada a la altura de la tarea propuesta. Se hará referencia más detallada a este proyecto de Leibnitz cuando la narración llegue a la fecha trascendental en la que fue abordado; cuando Luis, con su reino y su armada en el más alto grado de eficiencia, se detuvo en el punto donde se bifurcaban los caminos y luego tomó el que establecía que Francia no debería ser la potencia del mar. Esta decisión, que mató a Colbert y arruinó la prosperidad de Francia, se dejó sentir en sus consecuencias de generación en generación, cuando la gran armada de Inglaterra, guerra tras guerra, barrió los mares, aseguró la creciente riqueza del reino insular mediante el agotamiento. conflictos, al tiempo que agota los recursos externos del comercio francés y causa la consiguiente miseria. La falsa línea política que comenzó con Luis XIV. También alejó a Francia de una prometedora carrera en la India, en tiempos de su sucesor.



Canal de la Mancha y Mar del Norte. Listar

Mientras tanto, los dos Estados marítimos, Inglaterra y Holanda, aunque miraban con desconfianza a Francia, tenían mayores y

crecientes rencores entre sí, que bajo el cuidado de Carlos II. condujo a la guerra. La verdadera causa fueron sin duda los celos comerciales, y el conflicto surgió inmediatamente de colisiones entre las empresas comerciales. Las hostilidades comenzaron en la costa occidental de África; y un escuadrón inglés, en 1664, después de someter varias estaciones holandesas allí, navegó a Nueva Amsterdam (ahora Nueva York) y se apoderó de ella. Todos estos asuntos tuvieron lugar antes de la declaración formal de guerra en febrero de 1665. Esta guerra fue sin duda popular en Inglaterra; El instinto del pueblo encontró expresión en los labios de Monk, de quien se dice que dijo: "¿Qué importa esta o aquella razón? Lo que queremos es más del comercio que tienen ahora los holandeses". También hay poco lugar para dudar de que, a pesar de las pretensiones de las compañías comerciales, el gobierno de las Provincias Unidas habría evitado con gusto la guerra; el hombre capaz que los dirigía veía con demasiada claridad la delicada situación en que se encontraban entre Inglaterra y Francia. Reclamaron, sin embargo, el apoyo de este último en virtud de un tratado defensivo firmado en 1662. Luis permitió el reclamo, pero de mala gana; [108] y la todavía joven armada francesa prácticamente no prestó ayuda.

La guerra entre los dos Estados del mar fue enteramente marítima y tuvo las características generales de todas esas guerras. Se libraron tres grandes batallas: la primera frente a Lowestoft, en la costa de Norfolk, el 13 de junio de 1665; la segunda, conocida como la Batalla de los Cuatro Días en el Estrecho de Dover, a menudo mencionada por los escritores franceses como la del Paso de Calais, duró del 11 al 14 de junio de 1666; y el tercero, frente a North Foreland, el 4 de agosto del mismo año. En el primero y en el último de ellos los ingleses tuvieron un éxito decidido; en el segundo la ventaja se quedó con los holandeses. Sólo éste se describirá detalladamente, porque sólo de él se ha encontrado un relato tan completo y coherente que permitirá dar una narrativa táctica clara y precisa. Hay en estas peleas puntos de interés más generalmente aplicables al día de hoy que los detalles de movimientos tácticos algo obsoletos.

En la primera batalla frente a Lowestoft, parece que el comandante holandés, Opdam, que no era marinero sino oficial de caballería, tenía órdenes muy positivas de luchar; no se le confió la discreción propia de un comandante en jefe sobre el terreno. Interferir así con el comandante en el campo o a flote es una de las tentaciones más comunes al gobierno en el gabinete, y generalmente es desastroso. Tourville, el más grande de los almirantes de Luis XIV, se vio obligado a arriesgar toda la marina francesa contra su propio juicio; y un siglo más tarde una gran flota francesa escapó del almirante inglés Keith, gracias a su obediencia a órdenes imperativas de su superior inmediato, que estaba enfermo en el puerto.

En la pelea de Lowestoft, la furgoneta holandesa cedió; y un poco más tarde, uno de los almirantes jóvenes del centro, el propio escuadrón de Opdam, murió, la tripulación fue presa del pánico, tomó el mando del barco de manos de sus oficiales y lo puso fuera [109] de combate. Este movimiento fue seguido por otros doce o trece barcos, dejando un gran vacío en la línea holandesa. El suceso demuestra, lo que se ha señalado antes, que la disciplina de la flota holandesa y el tono de los oficiales no eran altos, a pesar de las excelentes cualidades de lucha de la nación, y aunque probablemente sea cierto que había más buenos marineros entre ellos. los holandeses que entre los capitanes ingleses. La firmeza natural y el heroísmo de los holandeses no podían proporcionar del todo ese orgullo profesional y ese sentido del honor militar que las sólidas instituciones militares pretenden fomentar. El sentimiento popular en Estados Unidos está bastante indeciso en este asunto; En él no hay paso intermedio entre el coraje personal con un arma en la mano y la total eficacia militar.

Opdam, al ver que la batalla iba en su contra, parece haber cedido a un sentimiento cercano a la desesperación. Intentó enfrentarse al comandante en jefe inglés, que ese día era el duque de York, hermano del rey. Fracasó en esto y en la lucha desesperada que siguió, su barco explotó. Poco después, tres, o como dice un relato cuatro, barcos holandeses chocaron entre sí, y este grupo fue quemado por un brulote; Otros tres o cuatro más corrieron la misma suerte un poco más tarde. La flota holandesa estaba ahora en desorden y se retiró al amparo de la escuadra de Van Tromp, hijo del famoso y viejo almirante que en los días de la Commonwealth navegó por el Canal con una escoba en el mástil.

Se considera que aquí los brulotes desempeñaron un papel muy destacado, más ciertamente que en la guerra de 1653, aunque en ambos períodos formaron un apéndice de la flota. Superficialmente existe una evidente semejanza entre el papel del brulote y el papel asignado en la guerra moderna al crucero torpedero. El terrible carácter del ataque, la relativa pequeñez del barco que lo realiza y las grandes exigencias sobre los nervios del agresor son los principales puntos de semejanza; Los grandes puntos de diferencia son la relativa certeza con la que se puede manejar el buque moderno, que se logra en parte con la misma ventaja del acorazado sobre el antiguo buque de línea, y la instantánea del daño causado por el torpedo. , cuyo ataque falla o tiene éxito de inmediato, mientras [110] que el del brulote requiere tiempo para lograr el objetivo, que en ambos casos es la destrucción total del barco enemigo, en lugar de paralizarlo o reducirlo de otra manera. Una apreciación del carácter de los brulotes, de las circunstancias en las que alcanzaron su mayor utilidad y de las causas que llevaron a su desaparición, tal vez pueda ayudar a decidir a qué naciones deben llegar respecto de si el crucero torpedero,

pura y simplemente, es un tipo de arma destinada a sobrevivir en flotas.

Un oficial francés, que ha estado examinando los registros de la marina francesa, afirma que el brulote aparece por primera vez, incorporado como brazo de la flota, en 1636.

> "Ya sea que estuvieran construidos especialmente para ese propósito o que fueran modificados de otros propósitos para adaptarse a su fin particular, recibieron un equipo especial. El mando se dio a oficiales no nobles, con el grado de capitán de brulote. Cinco oficiales subordinados La tripulación estaba compuesta por veinticinco marineros. Fácilmente conocido por los garfios que siempre llevaban instalados en sus astilleros, el brulote vio disminuir su papel en los primeros años del siglo XVIII. Finalmente desaparecería de las flotas. cuya velocidad retrasaba y cuyas evoluciones eran por ello complicadas. A medida que los barcos de guerra crecían, su acción en concierto con los brulotes se hacía cada día más difícil. Por otra parte, ya se había abandonado la idea de combinarlos con los buques de combate para formar algunos grupos, cada uno provisto de todos los medios de ataque y defensa. La formación de la línea de batalla de corta distancia, asignando a los brulotes un lugar en una segunda línea colocada a media distancia liga en el lado más alejado del enemigo, los hizo cada vez más inadecuados para desempeñar su cargo. El plano oficial de la batalla de Málaga (1704), elaborado inmediatamente después de la batalla, muestra el brulote en esta posición según lo establecido por Paul Hoste. Finalmente, el uso de granadas, que permitieron incendiar los barcos con mayor seguridad y rapidez, e introducidos a bordo en la época que ahora nos ocupa, aunque su uso general no se generalizó hasta mucho más tarde, fue el último golpe al fuego. -bar

Aquellos que estén familiarizados con las teorías y discusiones de nuestros días sobre el tema de las tácticas y armas de las [111] flotas, reconocerán en este breve aviso de tipo obsoleto desde hace mucho tiempo ciertas ideas que no lo son. El brulote desapareció de las flotas "cuya velocidad retrasaba". En condiciones climáticas adversas, un volumen pequeño siempre debe significar una velocidad comparativamente pequeña. En un mar moderado, se nos dice ahora, la velocidad del torpedero cae de veinte nudos a quince o menos, y el crucero de diecisiete a diecinueve nudos puede huir de los barcos perseguidores o mantenerlos a una distancia bajo tierra. fuego de ametralladoras y armas pesadas. Estos barcos navegan por el mar "y se cree que pueden mantenerse en el mar en cualquier tiempo; pero se dice que estar a bordo de un torpedero de 110 pies, cuando el mar está agitado, está lejos de ser agradable. El calor, El ruido y las rápidas vibraciones de los motores son intensos. Cocinar parece estar fuera de discusión, y se dice que si los alimentos estuvieran bien cocidos pocos serían capaces de apreciarlo. Para obtener el necesario descanso en estas condiciones, sumado al rápido Los movimientos del barco son los más difíciles". Se construirán barcos más grandes; pero el factor de pérdida de velocidad en condiciones meteorológicas adversas se mantendrá, a menos que se aumente el tamaño de los cruceros torpederos hasta un punto que conduzca seguramente a equiparlos con algo más que torpedos. Al igual que los brulotes, los pequeños cruceros torpederos retrasarán la velocidad y complicarán la evolución de la flota a la que están asociado [21] La desaparición del brulote también se aceleró, se nos dice, por la introducción de disparos de obuses o proyectiles incendiarios; y no es improbable que, para la lucha en aguas profundas, la transferencia del torpedo a una clase de barcos más grandes ponga fin al simple crucero torpedero. El brulote siguió utilizándose contra flotas ancladas hasta los días de la Guerra Civil estadounidense; y el torpedero siempre será útil a una distancia cómoda de su puerto.

Una tercera fase de la práctica naval hace doscientos años, mencionada en el extracto citado, implica una idea muy familiar en las discusiones modernas; es decir, la formación de grupos. "La idea de combinar los brulotes con los buques de combate para [112] formar unos pocos grupos, cada uno provisto de todos los medios de ataque y defensa", fue aceptada durante un tiempo; pues nos dicen que luego fue abandonado. La combinación de los barcos de una flota en grupos de dos, tres o cuatro destinados a actuar especialmente juntos es ahora ampliamente favorecida en Inglaterra; menos en Francia, donde encuentra una fuerte oposición. Ninguna cuestión de este tipo, hábilmente defendida por ambas partes, debe resolverse mediante el juicio de un solo hombre, ni hasta que el tiempo y la experiencia hayan aplicado sus pruebas infalibles. Cabe señalar, sin embargo, que en una flota bien organizada hay dos grados de mando que son en sí mismos naturales y necesarios, que no pueden eliminarse ni ignorarse; estos son el mando de toda la flota como una unidad, y el mando de cada barco como una unidad en sí mismo. Cuando una flota se vuelve demasiado grande para ser manejada por un solo hombre, debe subdividirse y, en el fragor de la acción, convertirse prácticamente en dos flotas que actúan con un fin común; como dijo Nelson, en su noble orden en Trafalgar: "El segundo al mando lo hará, después de que le sean conocidas mis intenciones" (obsérvese la fuerza del "después", que tan bien protege las funciones tanto del comandante en jefe como del comandante en jefe). -jefe y el segundo), "tener toda la dirección de su línea, para atacar al enemigo, y seguir el golpe hasta capturarlo o destruirlo".

El tamaño y el coste de los acorazados actuales hacen poco probable que las flotas sean tan numerosas como para requerir subdivisión; pero que lo sean o no no afecta la decisión de la pregunta grupal. Considerando simplemente el principio subyacente a la teoría, y sin tener en cuenta la aparente torpeza táctica de los grupos especiales propuestos, la pregunta es: ¿Se introducirán entre los comandos naturales de los grupos especiales?

almirante y de los capitanes de cada barco, un tercer artificio artificial que, por un lado, en efecto sustituirá en parte a la autoridad suprema y, por otro, restringirá en parte la discreción de los comandantes de los barcos?

Otra dificultad que surge del estricto principio de apoyo a determinados barcos, en el que se basa el sistema de grupos, es la [113] siguiente: cuando las señales ya no pueden verse, el deber del capitán para con su propio barco y para con la flota en general se verá complicado por su deber de observar ciertas relaciones con determinados barcos; qué barcos concretos tendrán con el tiempo una importancia indebida en sus opiniones. La formación de grupos tuvo su época de prueba en los viejos tiempos y desapareció ante la prueba de la experiencia; Si en su forma restaurada sobrevivirá, el tiempo lo dirá.

Puede decirse, antes de abandonar el tema, que como orden de navegación, correspondiente al paso de ruta de un ejército en marcha, una formación de grupo flexible tiene algunas ventajas; mantener cierto orden sin requerir esa rígida exactitud de posición, cuya observancia de día y de noche debe suponer una gran tensión para el capitán y los oficiales de cubierta. Sin embargo, tal orden de ruta no debería permitirse hasta que la flota haya alcanzado una alta precisión táctica.

Volviendo a la cuestión de los brulotes y los torpederos, se dice a menudo que el papel de estos últimos se encuentra en esa melé que siempre sucede a un par de pases precipitados entre las flotas enemigas. En el humo y la confusión de esa hora está la oportunidad del torpedero. Esto ciertamente suena plausible, y el torpedero ciertamente tiene un poder de movimiento que no posee el brulote. Sin embargo, una pelea entre las dos flotas no era la condición más favorable para el brulote. Citaré aquí a otro oficial francés, cuyo análisis de estas luchas navales angloholandesas, en una publicación periódica tardía, es singularmente claro y sugerente. Él dice:

> "Lejos de impedir la acción directa de los brulotes, que fueron nulas o casi nulas durante las confusas batallas de la guerra de 1652, la regularidad y el conjunto recién alcanzados en los movimientos de los escuadrones parecen más bien favorecerla. Jugó un papel muy importante en las batallas de Lowestoft, Pas de Calais y North Foreland. Gracias al buen orden conservado por los barcos de línea, estos barcos incendiarios pueden estar mejor protegidos por la artillería; mucho más dirigido eficientemente que antes hacia un fin distinto y determinado."[22]

En medio de las confusas peleas de 1652, el brulote "actuaba, por así decirlo, solo, buscando por casualidad un enemigo al [114] que atacar, corriendo el riesgo de cometer un error, sin protección contra los cañones del enemigo, casi seguro de ser derrotado". hundido por él o quemado inútilmente. Todo ahora, en 1665, ha cambiado. Su presa está claramente señalada; la conoce, la sigue fácilmente hasta la posición relativamente fija que tenía en la línea enemiga. Por otra parte, Los barcos de su propia división no pierden de vista el brulote, lo acompañan en la medida de lo posible, lo cubren con su artillería hasta el final de su recorrido y lo retiran antes de quemarlo, si ven que el intento es infructuoso. bastante pronto. Evidentemente en tales condiciones su acción, siempre incierta (no puede ser de otra manera), adquiere sin embargo mayores posibilidades de éxito." Estos comentarios instructivos tal vez necesiten la observación calificativa o adicional de que la confusión en el orden del enemigo en el momento en que el tuyo sigue siendo bueno brinda la mejor oportunidad para un ataque desesperado. El escritor continúa rastreando la desaparición del brulote:

> "Aquí entonces vemos al bruro en el punto de mayor importancia. Esa importancia disminuirá, el bruro mismo terminará por desaparecer de los combates en mar abierto, cuando la artillería naval, cada vez más perfecta, tendrá mayor alcance, más precisos y más rápidos; [23] cuando los barcos que reciban mejores formas, mayor poder de gobierno, mayor potencia de vela y mejor equilibrada, podrán, gracias a una velocidad y un manejo más rápidos, evitar casi con seguridad los brulotes lanzados contra ellos; cuando, finalmente, las flotas se dirigieron basándose en principios de tácticas tan hábiles como tímidas, tácticas que predominarán un siglo más tarde durante toda la guerra de Independencia americana, cuando estas flotas, para no poner en peligro la perfecta regularidad de su orden de batalla , evitará acercarse y dejará que el cañón decida solo el destino de una acción."

En esta discusión, el escritor tiene en mente el rasgo principal que, si bien ayuda a la acción del brulote, también da a esta guerra de 1665 su peculiar interés en la historia de las tácticas navales. En él se encuentra por primera vez la línea de batalla [115] de corta distancia adoptada innegablemente como el orden de combate de las flotas. Es bastante claro que cuando esas flotas contaban, como solía suceder, de ochenta a cien barcos, tales líneas estarían formadas de manera muy imperfecta en todos los aspectos esenciales, tanto de línea como de intervalo; pero el objetivo general es evidente, a pesar de las imperfecciones de la ejecución. El mérito de este desarrollo se atribuye generalmente al duque de York, más tarde Jaime II; pero la cuestión de a quién se debe la mejora tiene poca importancia para los oficiales marítimos de hoy en día si se compara con el hecho instructivo de que transcurrió tanto tiempo entre la aparición del gran velero, con su batería de costado, y el adopción sistemática del orden que mejor se adaptaba para desarrollar todo el poder de la flota para el apoyo mutuo. Para nosotros, teniendo en nuestras manos los elementos del problema, junto con el resultado finalmente alcanzado, ese resultado parece bastante simple, casi evidente por sí mismo. ¿Por qué tardó tanto en

¿Hombres capaces de aquel día para alcanzarlo? La razón (y aquí reside la lección para el oficial de hoy) fue sin duda la misma que hace que ahora el orden de la batalla sea tan incierto; a saber, que la necesidad de la guerra no obligaba a los hombres a tomar una decisión, hasta que los holandeses finalmente encontraron en los ingleses a sus iguales en el mar. La secuencia de ideas que dieron lugar a la línea de batalla es clara y lógica. Aunque es bastante familiar para los marineros, se expresará aquí con las palabras del último escritor citado, porque tienen una pulcritud y precisión enteramente francesas:

"Con el aumento del poder de los buques de guerra y con el perfeccionamiento de sus cualidades náuticas y bélicas, se ha producido un progreso igual en el arte de utilizarlos... A medida que las evoluciones navales se vuelven más hábiles, su importancia aumenta. crece de día en día. A estas evoluciones se necesita una base, un punto de donde parten y al que regresan. Una flota de buques de guerra debe estar siempre lista para enfrentarse a un enemigo; lógicamente, por tanto, este punto de partida porque las evoluciones navales deben ser el orden de la batalla. Ahora bien, desde la [116] desaparición de las galeras, casi toda la artillería se encuentra en los costados de un barco de guerra. Por lo tanto, es el palo el que necesariamente y siempre debe estar orientado hacia el frente. enemigo. Por otro lado, es necesario que la vista de este último nunca sea interrumpida por un barco amigo. Sólo una formación permite a los barcos de la misma flota satisfacer plenamente estas condiciones. Esa formación es la línea de delante [columna] Esta línea, por tanto, se impone como único orden de batalla y, en consecuencia, como base de toda táctica de flota. Para que este orden de batalla, esta larga y delgada línea de cañones, no resulte dañada o rota en algún punto más débil que el resto, se siente al mismo tiempo la necesidad de colocar en ella sólo barcos que, si no son de igual tamaño, fuerza, tienen lados al menos igualmente fuertes. Lógicamente se deduce que, en el mismo momento en que la línea de delante se convirtió definitivamente en orden de batalla, se estableció la distinción entre los barcos "de línea", destinados únicamente a un lugar en ella, y los barcos más ligeros destinados a otros usos. "

Si a esto sumamos las consideraciones que llevaron a hacer de la línea de batalla una línea de corta distancia, tenemos el problema completamente resuelto. Pero la cadena de razonamiento era tan clara hace doscientos cincuenta años como lo es ahora; ¿Por qué entonces tardó tanto en resolverse? En parte, sin duda, porque las viejas tradiciones (en aquellos días, las tradiciones de la lucha en galeras) se habían apoderado de las mentes de los hombres y las confundían; principalmente porque los hombres son demasiado indolentes para buscar las verdades fundamentales de la situación de su época y desarrollar la verdadera teoría de la acción desde su base hacia arriba. Como un raro ejemplo de lucidez, que reconoce un cambio tan fundamental en las condiciones y predice resultados, las palabras del almirante Labrousse de la marina francesa, escritas en 1840, son sumamente instructivas. "Gracias al vapor", escribió, "los barcos podrán moverse en cualquier dirección con tal velocidad que los efectos de la colisión pueden, y deben, como antes, sustituir a las armas de proyectiles y anular los cálculos de la hábil maniobra. El ariete favorecerá la velocidad, sin destruir las cualidades náuticas de un barco. Tan pronto como una potencia haya adoptado esta terrible arma, todas las demás deberán aceptarla, so pena de evidente inferioridad, y así los combates se convertirán en combates. de carnero contra carnero." Si bien se abstiene de la adhesión incondicional [117] al ariete como arma de control del momento, a la que la marina francesa ha cedido, el breve argumento anterior bien puede tomarse como un ejemplo de la forma en que se deben llevar a cabo las investigaciones sobre el orden de batalla del futuro. funcionó. Un escritor francés, comentando el artículo de Labrousse, dice:

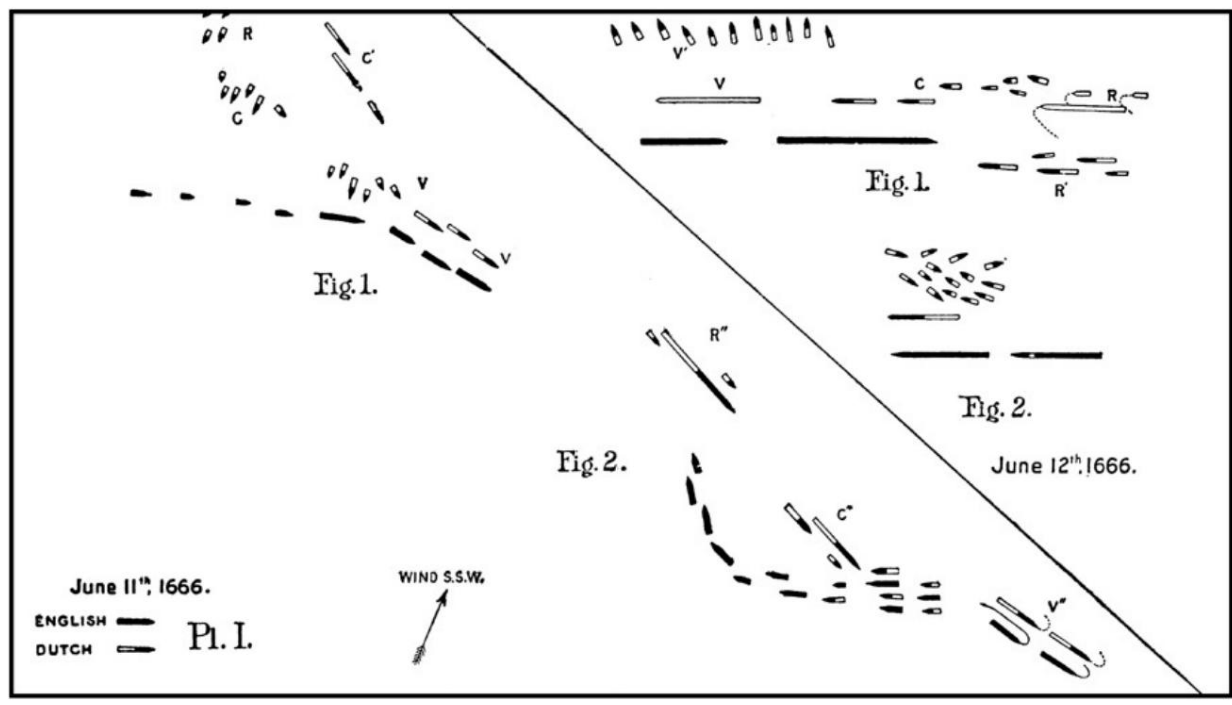
"Veintisiete años fueron bastante escasos para que nuestros padres, contando desde 1638, fecha de construcción de la 'Couronne', hasta 1665, pasaran del orden táctico de la línea de frente, el orden de las galeras, al de la línea de delante. Nosotros mismos necesitamos veintinueve años desde 1830, cuando se incorporó a nuestra flota el primer barco de vapor, hasta 1859, cuando se afirmó la aplicación del principio del ariete poniendo a trabajar el 'Solferino' y el 'Magenta'. una revolución en sentido contrario, tan cierto es que la verdad siempre tarda en salir a la luz... Esta transformación no fue repentina, no sólo porque el nuevo material requería tiempo para ser construido y armado, sino, sobre todo, porque Es triste decirlo, porque las consecuencias necesarias de la nueva fuerza motriz escaparon a la mayoría de las mentes."[24]

Llegamos ahora a la justamente celebrada Batalla de los Cuatro Días de junio de 1666, que merece especial atención, no sólo por el gran número de barcos enfrentados en ambos bandos, ni tampoco sólo por la extraordinaria resistencia física de los hombres que mantuvieron el ritmo. una intensa acción naval durante tantos días sucesivos, sino también porque los comandantes en jefe de ambos bandos, Monk y De Ruyter, eran los marineros, o más bien comandantes marítimos, más distinguidos que surgieron en sus respectivos países en el siglo XVII. . Monk posiblemente era inferior a Blake en los anales de la marina inglesa; pero hay un acuerdo general en que De Ruyter es la figura más destacada, no sólo en el servicio holandés, sino entre todos los oficiales navales de esa época. El relato que vamos a dar está tomado principalmente de un número reciente de la "Revue Maritime et Coloniale"[25] y está publicado allí como una carta, recientemente descubierta, de un caballero holandés que sirvió como voluntario a bordo del barco de De Ruyter, a un amigo en Francia. La narración es deliciosamente clara y probable, cualidades que generalmente no se encuentran en la descripción de aquellas luchas lejanas; [118] y la satisfacción que le dio se vio aumentada al encontrar en las Memorias del Conde de

Guiche, quien también sirvió como voluntario en la flota, y fue llevado a De Ruyter después de que su propio barco fuera destruido por un brulote, un relato que confirma lo primero en sus principales detalles. Este placer adicional se vio lamentablemente empañado al reconocer ciertas frases como comunes a ambas historias; y una comparación mostró que las dos no podían aceptarse como narrativas independientes. Sin embargo, hay puntos de diferencia interna que hacen posible que los dos relatos sean de testigos oculares diferentes, que compararon y corrigieron sus versiones antes de enviárselas a sus amigos o escribirlas en sus diarios.

El número de las dos flotas era: los ingleses unos ochenta barcos, los holandeses unos cien; pero la desigualdad numérica fue compensada en gran medida por el mayor tamaño de muchos de los ingleses. Un gran error estratégico cometido por el gobierno de Londres precedió inmediatamente a la lucha. El rey fue informado de que un escuadrón francés estaba en camino desde el Atlántico para unirse a los holandeses. Inmediatamente dividió su flota, enviando veinte barcos al mando del príncipe Ruperto hacia el oeste para enfrentarse a los franceses, mientras que el resto al mando de Monk debía ir al este y oponerse a los holandeses.

Una posición como la de la flota inglesa, amenazada por un ataque desde dos flancos, presenta una de las tentaciones más sutiles para un comandante. El impulso es muy fuerte de enfrentar ambas cosas dividiendo sus propios números como lo hizo Carlos; pero a menos que se esté en posesión de una fuerza abrumadora, es un error exponer ambas divisiones a ser derrotadas por separado, lo que, como vamos a ver, realmente sucedió en este caso. El resultado de los dos primeros días fue desastroso para la división inglesa más grande al mando de Monk, que luego se vio obligada a retirarse hacia Rupert; y probablemente sólo el oportuno regreso de este último salvó a la flota inglesa de una pérdida muy grave, o al menos de quedar encerrada en sus propios puertos. Ciento cuarenta años más tarde, en el apasionante juego de estrategia que se jugó [119] en el Golfo de Vizcaya antes de Trafalgar, el almirante inglés Cornwallis cometió exactamente el mismo error, al dividir su flota en dos partes iguales fuera de la distancia de apoyo, que cometió Napoleón en el momento de la batalla. tiempo caracterizado como una flagrante estupidez. La lección es la misma en todas las edades.



Pl. I.

Listar

Los holandeses habían navegado hacia la costa inglesa con un viento favorable del este, pero más tarde cambió a suroeste con un tiempo denso y refrescó, de modo que De Ruyter, para evitar ser llevado demasiado lejos, ancló entre Dunkerque y los Downs.] La flota avanzó entonces con la proa hacia el sur-suroeste y la furgoneta hacia la derecha; mientras que Tromp, que comandaba la división de retaguardia en el orden natural, estaba a la izquierda. Por alguna razón, esta izquierda estaba más a barlovento, el escuadrón central bajo Ruyter estaba a sotavento, y la derecha, o van, a sotavento nuevamente del centro. Ésta era la posición de la flota holandesa a la luz del día del 11 de junio de 1666; y aunque no se indica expresamente, es probable, por el tenor general de los relatos, que no estuviera en buen orden.

Esa misma mañana, Monk, que también estaba anclado, divisó la flota holandesa a sotavento y, aunque era tan inferior en número, decidió atacar de inmediato, con la esperanza de que, manteniendo la ventaja del viento, sólo podría comprometerse hasta cierto punto. como pueda parecer mejor. Por lo tanto, se situó a lo largo de la línea holandesa a estribor.

viró, dejando la derecha y el centro fuera del alcance del cañón, hasta llegar a la altura de la izquierda, la escuadra de Tromp. Monk tenía entonces treinta y cinco barcos bajo control; pero la retaguardia se había abierto y estaba dispersa, como suele ocurrir con las columnas largas. Con los treinta y cinco levantó el timón y corrió hacia Tromp, cuya escuadra cortó sus cables y zarpó con la misma amura (V'); las dos líneas enfrentadas quedaron así hacia la costa francesa, y la brisa escoraba a los barcos de modo que los ingleses [120] no podían usar sus cañones de la cubierta inferior (Fig. 2, V''). El centro y la retaguardia holandeses también cortaron (Fig. 1, C'), y siguieron el movimiento, pero al estar tan a sotavento, no pudieron entrar en acción durante algún tiempo. Fue durante este tiempo que un gran barco holandés, al separarse de su propia flota, fue incendiado y quemado, sin duda el barco en el que se encontraba el Conde de Guiche.

Cuando se acercaron a Dunkerque, los ingleses avanzaron, probablemente todos juntos; porque en el regreso hacia el norte y hacia el oeste, la furgoneta inglesa adecuada se unió y fue manejada con brusquedad por el centro holandés bajo el mando del propio Ruyter (Fig. 2, C''). Este destino sería más probable que recayera sobre la retaguardia, e indica que un movimiento simultáneo había invertido el orden. Naturalmente, los barcos enfrentados habían perdido a sotavento, lo que permitió a Ruyter alcanzarlos. Dos buques de bandera inglesa quedaron aquí inutilizados y aislados; uno, el "Swiftsure", arrió sus banderas después de que mataran al almirante, un joven de sólo veintisiete años. "Muy digna de admiración", dice un escritor contemporáneo, "fue la resolución del vicealmirante Berkeley, quien, aunque aislado de la línea, rodeado de enemigos, un gran número de sus hombres fueron asesinados, su barco inutilizado y abordado por todos lados. , sin embargo, continuó luchando casi solo, mató a varios con su propia mano y no aceptó cuartel; hasta que al final, recibiendo un disparo en la garganta con una bala de mosquete, se retiró a la cabina del capitán, donde fue encontrado muerto, tendido en todo su cuerpo sobre una mesa, y casi cubierto con su propia sangre." Igual de heroica, pero más afortunada en su resultado, fue la conducta del otro almirante inglés así interrumpido; y vale la pena citar los incidentes de su lucha, aunque no son especialmente instructivos, ya que brindan una imagen animada de las escenas que transcurrieron en el calor de las contiendas de aquellos días y aportan color a detalles que de otro modo serían áridos.

> "Al quedar completamente inutilizado al poco tiempo, uno de los brulotes enemigos lo atrapó por el lado de estribor [121] ; sin embargo, fue liberado gracias a los esfuerzos casi increíbles de su teniente, quien, habiendo estado en medio de las llamas, soltó los garfios y volvió ileso a bordo de su propio barco. Los holandeses, decididos a destruir este desafortunado barco, enviaron un segundo que lo agarró por el lado de babor, y con mayor éxito que el primero, porque las velas al instante Al recibir fuego, la tripulación quedó tan aterrorizada que casi cincuenta de ellos saltaron por la borda. El almirante Sir John Harman, al ver esta confusión, corrió con la espada desenvainada entre los que quedaban y amenazó de muerte instantánea al primer hombre que intentara salir. El barco, o no debería esforzarse para apagar las llamas. La tripulación entonces volvió a su deber y presionó el fuego, pero como el aparejo estaba bastante quemado, una de las vergas de gavia cayó y le rompió la pierna a Sir John. Debido a esta angustia acumulada, un tercer brulote se preparó para capturarlo, pero fue hundido por los cañones antes de que pudiera lograr su propósito. El vicealmirante holandés Evertzen se acercó a él y le ofreció cuartel; pero Sir John respondió: "No, no, todavía no hemos llegado a eso", y dándole una andanada, mató al comandante holandés; después de lo cual los otros enemigos se alejaron."[29]

Por lo tanto, no es sorprendente que el relato que hemos estado siguiendo informara de la pérdida de dos barcos de bandera inglesa, uno de ellos a manos de un barco bombero. "El jefe inglés todavía continuaba amurado a babor y", dice el escritor, "al caer la noche pudimos verlo liderando con orgullo su línea más allá de la escuadra de Holanda Septentrional y Zelanda [la verdadera retaguardia, pero propia furgoneta], que desde mediodía hasta ese momento no había podido alcanzar al enemigo [Fig. 2, R''] desde su posición a sotavento." El mérito del ataque de Monk como pieza de una gran táctica es evidente y guarda un gran parecido con el de Nelson en el Nilo. Al discernir rápidamente la debilidad del orden holandés, había atacado a una fuerza muy superior de tal manera que sólo una parte de ella podía entrar en acción; y aunque los ingleses en realidad perdieron más, se llevaron un prestigio brillante y debieron haber dejado considerable depresión y ardor de corazón entre los holandeses. El testigo continúa: "El asunto continuó hasta las diez de la noche, amigos y enemigos mezclados y tan propensos a recibir daño de uno como del otro. Se observará que el éxito del día y las desgracias de los ingleses vinieron porque estaban demasiado dispersos, demasiado extendidos en su línea, pero por lo cual nunca podríamos haberles cortado una esquina, como lo hicimos. El error de Monk fue no mantener sus barcos mejor juntos; es decir, [122] cerrado. La observación es justa, la crítica no lo es tanto; La apertura de la línea era casi inevitable en una columna tan larga de veleros, y fue una de las oportunidades que aprovechó Monk cuando ofreció batalla.

Los ingleses se mantuvieron amurados a babor hacia el oeste o oeste-noroeste, y al día siguiente regresaron a la lucha. Los holandeses estaban ahora amurados a babor en orden natural, con la derecha a la cabeza y a barlovento; pero el enemigo, más resistente y más disciplinado, pronto obtuvo la ventaja del viento. Los ingleses tenían ese día cuarenta y cuatro barcos en acción, los holandeses unos ochenta; Muchos de los ingleses, como antes hemos dicho, son más grandes. Las dos flotas pasaron

bordadas opuestas, los ingleses a barlovento;[30] pero Tromp, en la retaguardia, viendo que el orden de batalla holandés estaba mal formado, los barcos en dos o tres líneas, superpuestos y así enmascarando el fuego de los demás, dieron la vuelta y ganaron barlovento de la furgoneta enemiga (R'); lo cual pudo hacer desde la longitud de la línea, y porque los ingleses, que corrían paralelos al orden holandés, estaban fuera del viento. "En ese momento, dos oficiales de bandera de la furgoneta holandesa se mantuvieron alejados, presentando sus popas a los ingleses (V'). Ruyter, muy asombrado, intentó detenerlos, pero fue en vano, y por lo tanto se sintió obligado a imitar la maniobra en para mantener unido su escuadrón; pero lo hizo con cierto orden, manteniendo algunos barcos a su alrededor, y se le unió uno de los barcos de vanguardia, disgustado con la conducta de su superior inmediato. Tromp ahora estaba en gran peligro, separado [por su propio acto primero y luego por la conducta de la camioneta] de su propia flota por los ingleses, y habría sido destruido de no ser por Ruyter, quien, viendo la urgencia del caso, levantó para él", la camioneta y el centro así de pie detrás de la retaguardia en el rumbo opuesto a aquel en el que entraron en acción. Esto impidió que los ingleses mantuvieran el ataque a Tromp, para que Ruyter no se ganara la ventaja, que no podían permitirse el lujo de ceder debido a su número muy inferior. Tanto la acción de Tromp como la de los oficiales subalternos de la vanguardia, aunque muestran grados muy diferentes de ardor guerrero, ponen [123] claramente de manifiesto la falta de subordinación y de sentimiento militar que se ha acusado a los oficiales holandeses en su conjunto; no aparecen signos de ello entre los ingleses en este momento.

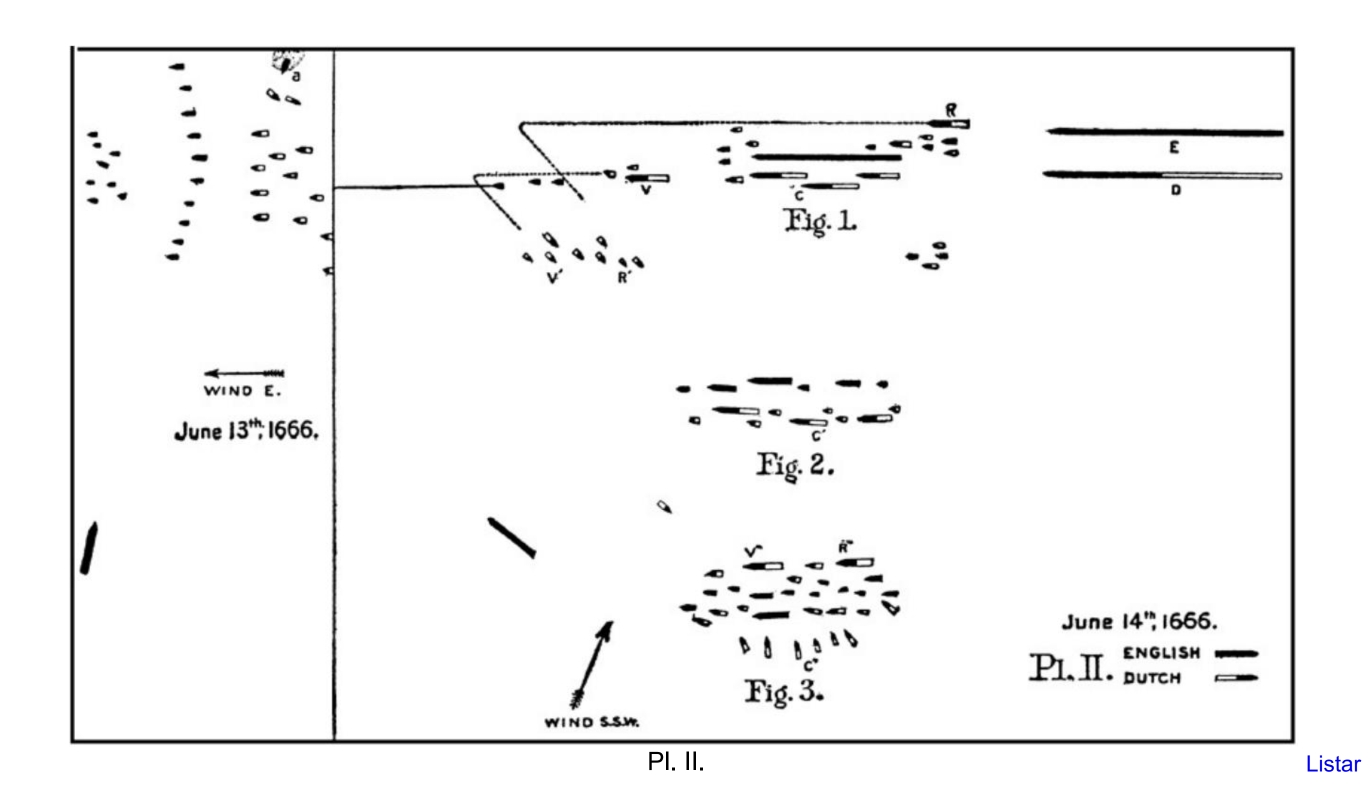
Cuán profundamente sentía Ruyter la conducta de sus lugartenientes se manifestó cuando "Tromp, inmediatamente después de esta acción parcial, subió a bordo de su buque insignia. Los marineros lo vitorearon; pero Ruyter dijo: 'Este no es momento para regocijarse, sino más bien para llorar'. De hecho, nuestra posición era mala, cada escuadrón actuaba de manera diferente, sin seguir ninguna línea, y todos los barcos se apiñaban como un rebaño de ovejas, tan agrupados que los ingleses podrían haberlos rodeado a todos con sus cuarenta barcos [12 de junio, Fig. 2]. Los ingleses estaban en un orden admirable, pero no aprovecharon su ventaja como deberían, sea cual sea el motivo." Sin duda, la razón era la misma que a menudo impedía a los veleros aprovechar una ventaja: la incapacidad por palos y aparejos dañados, sumado a la inconveniencia de que un número tan inferior se arriesgara a una acción decisiva.

Ruyter pudo así volver a alinear su flota, aunque fue muy maltratado por los ingleses, y las dos flotas volvieron a pasar en bordadas opuestas, los holandeses a sotavento y el barco de Ruyter el último de su columna. Al pasar por la retaguardia inglesa, perdió su palo mayor y su verga mayor. Después de otro encuentro parcial, los ingleses se alejaron hacia el noroeste, hacia sus propias costas, seguidos por los holandeses; El viento sigue siendo del suroeste, pero flojo. Los ingleses estaban ahora prácticamente en retirada y la persecución continuó durante toda la noche, mientras el propio barco de Ruyter se perdía de vista en la retaguardia debido a su estado averiado.

Al tercer día, Monk continuó retirándose hacia el oeste. Quemó, según los relatos ingleses, tres barcos averiados, envió adelante a los más averiados y él mismo cerró la retaguardia con los que estaban en condiciones de luchar, que los ingleses afirman de diversas formas, de nuevo, en veintiocho y dieciséis. en número (Lámina II., 13 de junio). Una de las flotas inglesas más grandes y mejores, el [124] "Royal Prince", de noventa cañones, encalló en Galloper Shoal y fue capturada por Tromp (Lámina II. a); pero la retirada de Monk fue tan firme y ordenada que, por lo demás, nadie lo molestó. Esto demuestra que los holandeses habían sufrido mucho. Hacia la tarde se vio el escuadrón de Rupert; y todos los barcos de la flota inglesa, excepto los averiados en combate, se unieron por fin.

Al día siguiente volvió a soplar viento muy fresco del suroeste, lo que dio a los holandeses el pronóstico del tiempo. Los ingleses, en lugar de intentar pasar por bordadas opuestas, se acercaron por detrás confiando en la velocidad y manejabilidad de sus barcos. Al hacerlo, la batalla se entabló a lo largo de toda la línea amurada a babor, con los ingleses a sotavento.
[31] Los brulotes holandeses fueron mal manejados y no causaron daños, mientras que los ingleses quemaron a dos de sus enemigos. Las dos flotas siguieron así, intercambiando andanadas durante dos horas, al cabo de las cuales la mayor parte de la flota inglesa había atravesado la línea holandesa. A partir de entonces se perdió toda regularidad de orden. "En ese momento", dice el testigo, "la vigilancia era extraordinaria, pues todos estábamos separados, tanto los ingleses como nosotros. Pero quiso la suerte que la mayor de nuestras fracciones que rodeaban al almirante permaneciera a barlovento, y la La mayor fracción de los ingleses, también con su almirante, permaneció a sotavento [Figs. 1 y 2, C y C']. Esta fue la causa de nuestra victoria y su ruina. Nuestro almirante tenía consigo treinta y cinco o cuarenta barcos de Su propio y el de otros escuadrones, porque los escuadrones estaban dispersos y el orden estaba muy perdido. El resto de los barcos holandeses lo habían abandonado. El líder de la vanguardia, Van Ness, había partido con catorce barcos en persecución de tres o cuatro barcos ingleses. , que bajo una presión de vela había ganado a barlovento de la vanguardia holandesa [Fig. 1, V]. Van Tromp con el escuadrón de retaguardia había caído a sotavento, por lo que tuvo que mantenerse [a [125] sotavento de Ruyter y el cuerpo principal inglés , Fig. 1, R] después de Van Ness, para reunirse con el almirante pasando por el centro inglés." De Ruyter y el cuerpo principal inglés mantuvieron una acción fuerte, avanzando a barlovento todo el tiempo. Tromp, habiendo llevado velas, alcanzó a Van Ness y regresó trayendo la furgoneta consigo (V', R'); pero debido al constante movimiento a barlovento del cuerpo principal inglés, llegó a sotavento del mismo y no pudo reunirse con Ruyter, que estaba a barlovento (Fig. 3, V'', R''). Ruyter, al ver esto, hizo una señal a los barcos que lo rodeaban, y el cuerpo principal de los holandeses se mantuvo alejado ante el viento (Fig. 3,

C"), que entonces era muy fuerte. "Así, en poco tiempo nos encontramos en medio de los ingleses, quienes, siendo atacados por ambos lados, se vieron sumidos en la confusión y vieron toda su orden destruida, tanto a fuerza de la acción como por el fuerte viento que soplaba. Entonces soplaba. Este fue el momento más encarnizado de la lucha [Fig. 3]. Vimos al alto almirante de Inglaterra separado de su flota, seguido sólo por un brulote. Con él ganó a barlovento y atravesó Holanda del Norte. escuadra, se puso de nuevo al frente de quince o veinte barcos que se le unieron."



Pl. II.

Listar

Así terminó esta gran lucha marítima, la más notable, en algunos de sus aspectos, que jamás se haya librado en el océano. En medio de informes contradictorios, no es posible hacer más que estimar los resultados. Un relato bastante imparcial dice: "Los Estados perdieron en estas acciones tres vicealmirantes, dos mil hombres y cuatro barcos. La pérdida de los ingleses fue de cinco mil muertos y tres mil prisioneros; y perdieron además diecisiete barcos, de los cuales nueve permaneció en manos de los vencedores." [33] No hay duda de que los ingleses se llevaron la peor parte, y que esto se debió enteramente al error original de debilitar la flota mediante un gran destacamento enviado en otra dirección. Los grandes desapegos son a veces males necesarios, pero en este caso no existía ninguna necesidad. Aceptando el acercamiento de los franceses, el curso apropiado para los ingleses era caer con toda su flota sobre los holandeses antes de que sus aliados pudieran acercarse. Esta lección es tan aplicable hoy como siempre. Una segunda lección, también de aplicación actual, es la necesidad de instituciones militares sólidas para implantar el sentimiento, el orgullo y la disciplina militares correctos. Por grande que fuera el primer error de los ingleses y por grave que fuera el desastre, no cabe duda de que las consecuencias habrían sido mucho peores de no ser por el gran espíritu y la habilidad con que sus subordinados llevaron a cabo los planes de Monk. y la falta de un apoyo similar a Ruyter por parte de los subalternos holandeses. En los movimientos de los ingleses no se oye nada de dos jóvenes que dan media vuelta en un momento crítico, ni de un tercero que, con ardor mal dirigido, se coloca en el lado equivocado de la flota enemiga. También entonces se destacó su destreza y su precisión táctica. El francés De Guiche, después de presenciar esta lucha de cuatro días, escribió:

> "Nada iguala el hermoso orden de los ingleses en el mar. Nunca se trazó una línea más recta que la formada por sus barcos; por eso dirigen todo su fuego hacia aquellos que se acercan a ellos... Luchan como una línea de caballería. que se maneja según las reglas y se aplica únicamente para hacer retroceder a quienes se oponen; mientras que los holandeses avanzan como caballería cuyos escuadrones abandonan sus filas y vienen por separado a la carga".

El gobierno holandés, reacio a los gastos, poco militar en su tono e imprudente debido a una larga y fácil victoria sobre la degenerada armada de España, había permitido que su flota se hundiera en una mera asamblea de barcos mercantes armados. Las cosas estaban peor en los días de Cromwell. Aprendidas por las severas lecciones de esa guerra, las Provincias Unidas, bajo un gobernante capaz, habían hecho mucho para arreglar las cosas, pero aún no habían logrado la plena eficiencia.

"En 1666, como en 1653", dice un escritor naval francés, "la suerte de la guerra parecía inclinarse del lado de los ingleses. De las tres grandes batallas libradas, dos fueron victorias decididas; y la tercera, aunque adversa, no había hecho más que aumentar". la gloria de sus marineros, gracias a la inteligente audacia de Monk y Rupert, a los talentos de parte de los almirantes y capitanes, y la habilidad de los marineros y soldados a sus órdenes. Los sabios y vigorosos esfuerzos hechos [127] por el gobierno de las Provincias Unidas, y la innegable superioridad de Ruyter en experiencia y genio sobre cualquiera de sus oponentes, no pudieron compensar la debilidad o incapacidad de parte de los oficiales holandeses, y la manifiesta inferioridad. de los hombres bajo sus órdenes."[35]

Inglaterra, como se ha dicho antes, todavía sentía la huella de la mano de hierro de Cromwell en sus instituciones militares; pero esa impresión se estaba debilitando. Antes de la siguiente guerra holandesa, Monk había muerto y fue mal reemplazado por el caballero Rupert. La extravagancia de la corte redujo el equipamiento de la marina al igual que la parsimonia del burgomaestre, y la corrupción de la corte socavó la disciplina tan seguramente como la indiferencia comercial. El efecto fue evidente cuando las flotas de los dos países se volvieron a encontrar, seis años después.

Había un rasgo bien conocido de todas las armadas militares de aquella época que requiere un comentario de pasada; porque su porte y valor correctos no siempre, tal vez no generalmente, se ven. El mando de flotas y de buques individuales se confiaba a menudo a soldados, a militares no acostumbrados al mar e ignorantes de cómo manejar el barco, tarea que se confiaba a otra clase de oficiales. Si se examinan de cerca los hechos, se ve que esto hizo una clara división entre la dirección del combate y la fuerza motriz del barco. Ésta es la esencia del asunto; y el principio es el mismo cualquiera que sea la fuerza motriz. Los inconvenientes y la ineficiencia de tal sistema eran tan obvios entonces como lo son ahora, y la lógica de los hechos gradualmente arrojó las dos funciones en manos de un solo cuerpo de oficiales, siendo el resultado el moderno oficial naval, como se entiende generalmente ese término. [36]
Desafortunadamente, en este proceso de combinación, se permitió que la función menos importante tomara la delantera; el oficial naval llegó a sentirse más orgulloso de su destreza en el manejo de la fuerza motriz de su barco que de su habilidad para [128] desarrollar su eficiencia militar. Los malos efectos de esta falta de interés por la ciencia militar se hicieron más evidentes cuando se llegó al punto de manejar flotas, porque para eso la habilidad militar contaba más, y el estudio previo era más necesario; pero también se sintió en el único barco. De ahí que sucediera, y especialmente en la marina inglesa, que el orgullo del marinero sustituyera al orgullo del militar. El oficial naval inglés pensaba más en lo que le asemejaba al capitán mercante que en lo que le hacía parecido al soldado. En la marina francesa este resultado fue menos general, probablemente debido al espíritu más militar del gobierno, y especialmente de la nobleza, a quien estaba reservado el rango de oficial. No era posible que hombres cuya asociación era exclusivamente militar, todos cuyos amigos consideraban las armas como la única carrera para un caballero, pudieran pensar más en las velas y los aparejos que en los cañones o la flota. El cuerpo de oficiales inglés era de diferente origen. Había más de lo que el escritor pensaba en el conocido dicho de Macaulay: "Había marineros y había caballeros en la marina de Carlos II; pero los marineros no eran caballeros, y los caballeros no eran marineros". El problema no estaba en la ausencia o presencia de caballeros como tales, sino en el hecho de que, en las condiciones de aquella época, el caballero era eminentemente el elemento militar de la sociedad; y que el marinero, después de las guerras holandesas, gradualmente fue desplazando del servicio al caballero, y con él el tono y el espíritu militar, distintos del simple coraje. Incluso "hombres de familia como Herbert y Russell, almirantes de Guillermo III", dice el biógrafo de Lord Hawke, "eran realmente marineros, pero sólo podían defenderse adoptando los modales bulliciosos de la resistente lona". Los mismos rasgos nacionales que hicieron a los franceses inferiores como marineros los hicieron superiores como militares; no en coraje, sino en habilidad. Hasta el día de hoy prevalece la misma tendencia; la dirección de la fuerza motriz no tiene la misma consideración que las funciones militares en las armadas de las naciones latinas. El lado estudioso y sistemático del carácter francés también inclinaba al oficial francés, cuando no era un insignificante, a considerar y desarrollar cuestiones tácticas de manera lógica; prepararse para manejar flotas, no simplemente como marinero sino como militar. El resultado demostró, en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, que a pesar de [129] una triste historia de negligencia gubernamental, los hombres que eran ante todo militares, aunque inferiores a sus enemigos en oportunidades como marineros, podían enfrentarlos en términos más que iguales en cuanto a habilidad táctica, y eran prácticamente sus superiores en el manejo de flotas. Ya se ha señalado la falsa teoría que dirigía la acción de la flota francesa no a aplastar a su enemigo, sino a algún objetivo ulterior; pero esto no afecta el hecho de que en habilidad táctica los militares eran superiores a los simples marineros, aunque su habilidad táctica se aplicó a fines estratégicos equivocados. No aparece con certeza la fuente de donde los holandeses sacaron principalmente a sus oficiales; porque mientras que el historiador naval inglés en 1666 dice que la mayoría de los capitanes de su flota eran hijos de ricos burgomaestres, colocados allí por razones políticas por el Gran Pensionario, y sin experiencia, Duquesne, el almirante francés más capaz de la época, comenta en 1676 sobre la precisión y habilidad de los capitanes holandeses en términos muy despectivos hacia los suyos. Es probable, según muchos indicios, que en general fueran marineros mercantes, con poco sentimiento militar original; pero la severidad con que los delincuentes fueron castigados tanto por el Estado como por el frenesí popular, parece haber empujado a estos oficiales, que estaban lejos de carecer del mayor valor personal, a

un sentido de lo que requerían la lealtad y subordinación militar. Hicieron un registro muy diferente en 1672 del de 1666.

Antes de abandonar finalmente la Lucha de los Cuatro Días, bien pueden citarse las conclusiones de otro escritor:

"Tal fue esa sangrienta Batalla de los Cuatro Días, o Estrecho de Calais, la lucha marítima más memorable de los tiempos modernos; no, ciertamente, por sus resultados, sino por el aspecto de sus diferentes fases; por la furia de los combatientes; por la audacia y habilidad de los líderes, y por el nuevo carácter que dio a la guerra marítima.
Esta lucha, más que ninguna otra, marca claramente el paso de los métodos anteriores a las tácticas de finales del siglo XVII. Por primera vez podemos seguir, como trazados sobre un plano, los principales movimientos de las flotas contendientes. Parece bastante claro que tanto a los holandeses como a los británicos se les ha dado un libro táctico y un código de señales; o, al menos, instrucciones escritas, extensas y precisas, que sirvan en lugar de dicho código. Creemos que cada almirante tiene ahora su escuadrón en la mano, y que incluso el comandante en jefe dispone a su voluntad, durante el combate, de las distintas subdivisiones de su flota. Comparemos esta acción con las de 1652 y veremos un hecho evidente: que entre ambas fechas la táctica naval ha sufrido una revolución.

"Tales fueron los cambios que distinguen la guerra de 1665 de la de 1652. Como en esta última época, el almirante todavía piensa que el barómetro es una ventaja para su flota; pero ya no es, desde el punto de vista táctico, el preocupación principal, casi podríamos decir única: ahora desea, sobre todo, mantener su flota en orden y compacta el mayor tiempo posible, para conservar la capacidad de combinar, durante la acción, los movimientos de las diferentes escuadras. Miren a Ruyter, al final de la lucha de los cuatro días; con gran dificultad se ha mantenido a barlovento de la flota inglesa, pero no duda en sacrificar esta ventaja para unir las dos partes de su flota, que están separadas. Si en la última batalla en el Foreland del Norte existen grandes intervalos entre los escuadrones holandeses, si después la retaguardia continúa retirándose del centro, Ruyter deplora tal falla como la causa principal de su derrota. su informe oficial; incluso acusa a Tromp [que era su enemigo personal] de traición o de cobardía, acusación injusta, pero que no deja de mostrar la enorme importancia que desde entonces se concede, durante la acción, a la reunión de la flota en un todo estrictamente y mantenido regularmente."[37]

Este comentario está justificado en la medida en que señala objetivos y tendencias generales; pero los resultados no fueron tan completa como se podría inferir de ella.

Los ingleses, a pesar de las grandes pérdidas sufridas en la Batalla de los Cuatro Días, estaban nuevamente en el mar al cabo de dos meses, para sorpresa de los holandeses; y el 4 de agosto se libró otra dura lucha frente a North Foreland, que terminó con la [131] completa derrota de estos últimos, que se retiraron a sus propias costas. Los ingleses los siguieron y entraron en uno de los puertos holandeses, donde destruyeron una gran flota de mercantes y una ciudad de cierta importancia. Hacia finales de 1666, ambos bandos estaban cansados de la guerra, que estaba causando un gran daño al comercio y debilitando a ambas armadas en beneficio del creciente poder marítimo de Francia. Se abrieron negociaciones encaminadas a la paz; pero Carlos II, mal dispuesto hacia las Provincias Unidas, confiaba en que las crecientes pretensiones de Luis XIV. a los Países Bajos españoles rompería la alianza existente entre Holanda y Francia, y basándose también en los graves reveses sufridos en el mar por los holandeses, fue exigente y altivo en sus demandas. Para justificar y mantener esta línea de conducta debería haber mantenido su flota, cuyo prestigio había aumentado tanto con sus victorias. En lugar de eso, la pobreza, resultado de la extravagancia y de su política interior, le llevó a permitir que ésta decayera; grandes cantidades de barcos fueron amarrados; y rápidamente adoptó una opinión que coincidía con su penuria y que, como ha tenido defensores en todos los períodos de la historia del mar, debería señalarse y condenarse aquí. Esta opinión, a la que Monk se opuso calurosamente, fue:

"Que como los holandeses se sustentaban principalmente en el comercio, como el suministro de su marina dependía del comercio y, como lo demostró la experiencia, nada provocaba tanto al pueblo como perjudicar su comercio, Su Majestad debería, por lo tanto, dedicarse a esto, lo que efectivamente humillarlos, al mismo tiempo que esto agotaría menos a los ingleses que equipar flotas tan poderosas como las que hasta entonces habían navegado en el mar todos los veranos... Por estos motivos, el rey tomó la fatal resolución de detener sus grandes barcos y conservar sólo algunas fragatas en el crucero."[38]

Como consecuencia de esta teoría económica de llevar a cabo una guerra, el gran pensionado de Holanda, De Witt, que el año anterior había hecho sondear el Támesis, envió al río, al mando de De Ruyter, una fuerza de sesenta o setenta. barcos de línea, [132] que el 14 de junio de 1667 subieron hasta Gravesend, destruyendo barcos en Chatham y en Medway, y tomando posesión de Sheerness. La luz de los fuegos podría

visible desde Londres, y la flota holandesa permaneció en posesión de la desembocadura del río hasta finales de mes. Bajo este golpe, después de la gran plaga y el gran incendio de Londres, Carlos consintió en la paz, que se firmó el 31 de julio de 1667 y se conoce como la Paz de Breda. El resultado más duradero de la guerra fue la transferencia de Nueva York y Nueva Jersey a Inglaterra, uniéndose así a sus colonias del norte y del sur de América del Norte.

Antes de continuar con el curso general de la historia de la época, será bueno considerar por un momento la teoría que funcionó tan desastrosamente para Inglaterra en 1667; la de mantener una guerra marítima principalmente aprovechándose del comercio enemigo. Este plan, que implica sólo el mantenimiento de unos pocos cruceros veloces y puede ser respaldado por el espíritu de codicia de una nación, equipando corsarios sin gasto directo para el Estado, posee los engañosos atractivos que siempre presenta la economía. También es innegable el gran daño causado a la riqueza y prosperidad del enemigo; y aunque hasta cierto punto sus buques mercantes pueden refugiarse innoblemente bajo una bandera extranjera mientras dure la guerra, esta guerre de course, como la llaman los franceses, esta destrucción del comercio, para usar nuestra propia frase, debe, si tiene éxito, , avergüenzan enormemente al gobierno extranjero y angustian a su pueblo. Sin embargo, una guerra así no puede mantenerse sola; hay que apoyarlo, para usar la frase militar; Insustancial y evanescente en sí mismo, no puede llegar muy lejos de su base. Esa base debe ser puertos de origen o algún puesto avanzado sólido del poder nacional, en la costa o en el mar; una dependencia lejana o una flota poderosa. A falta de ese apoyo, el crucero sólo puede lanzarse apresuradamente a una corta distancia de su hogar, y sus golpes, aunque dolorosos, no pueden ser fatales. No fue la política de 1667, sino las poderosas flotas de barcos de línea de Cromwell en 1652, lo que encerró a los mercantes holandeses en sus puertos y provocó que la hierba creciera en las calles de Ámsterdam. Cuando, instruidos por el sufrimiento de aquella época, los holandeses mantuvieron a flote grandes flotas durante dos guerras agotadoras, aunque su comercio sufrió mucho, [133] soportaron el peso de la lucha contra Inglaterra y Francia unidas. Cuarenta años después, Luis XIV. Se vio impulsado, por agotamiento, a la política adoptada por Carlos II. mediante la parsimonia. Entonces fueron los días de los grandes corsarios franceses, Jean Bart, Forbin, Duguay-Trouin, Du Casse y otros. Las flotas regulares de la marina francesa fueron prácticamente retiradas del océano durante la gran Guerra de Sucesión Española (1702-1712). El historiador naval francés dice:

> "Incapaz de renovar el armamento naval, Luis XIV aumentó el número de cruceros en los mares más frecuentados, especialmente el Canal de la Mancha y el Océano Alemán [no lejos de casa, como se notará]. En estos diferentes lugares los cruceros siempre estaban en una posición para interceptar o dificultar los movimientos de los transportes cargados de tropas y de los numerosos convoyes que transportan suministros de todo tipo. En estos mares, en el centro del mundo comercial y político, siempre hay trabajo para los cruceros. A pesar de las dificultades que enfrentan Enfrentados, debido a la ausencia de grandes flotas amigas, sirvieron ventajosamente a la causa de los dos pueblos [francés y español] Estos cruceros, frente al poder angloholandés, necesitaban buena suerte, audacia y habilidad. condiciones no les faltaban a nuestros marinos; pero claro, ¡qué jefes y qué capitanes tenían!"[39]

El historiador inglés, por otra parte, aunque admite cuán gravemente sufrieron el pueblo y el comercio de Inglaterra a causa de los cruceros, reflexionando a veces amargamente sobre la administración, se refiere una y otra vez a la creciente prosperidad de todo el país, y especialmente de su parte comercial. Por el contrario, en la guerra anterior, de 1689 a 1697, cuando Francia envió grandes flotas al mar y disputó la supremacía del océano, ¡qué diferente fue el resultado! El mismo escritor inglés dice de esa época:

> "Con respecto a nuestro comercio, es seguro que sufrimos infinitamente más, no sólo que los franceses, [134] porque eso era de esperarse del mayor número de nuestros buques mercantes, sino que jamás sufrimos en cualquier guerra anterior... Esto se debió en gran medida a la vigilancia de los franceses, que llevaban la guerra de manera pirata. Es indudable que, en conjunto, nuestro tráfico sufrió excesivamente; nuestros comerciantes quedaron muchos de ellos arruinados."]

Macaulay dice de este período: "Durante muchos meses de 1693, el comercio inglés con el Mediterráneo había sido interrumpido casi por completo. No había ninguna posibilidad de que un comerciante de Londres o Amsterdam, si estaba desprotegido, llegara a las Columnas de Hércules sin ser abordado por un corsario francés; y la protección de los buques armados no se obtuvo fácilmente." ¿Por qué? Porque los buques de la marina inglesa estaban ocupados vigilando a la marina francesa, y esta desviación de ellos de los cruceros y corsarios constituía el apoyo que debía tener una guerra destructora del comercio. Un historiador francés, hablando del mismo período en Inglaterra (1696), dice: "El estado de las finanzas era deplorable; el dinero escaseaba, el seguro marítimo era del treinta por ciento, la Ley de Navegación estaba prácticamente suspendida y el transporte marítimo inglés se había reducido al mínimo. necesidad de navegar bajo las banderas sueca y danesa" .

una guerra de crucero. ¿Con qué resultados? Primero, el historiador francés dice: "Desde junio de 1756 hasta junio de 1760, los corsarios franceses capturaron a los ingleses más de dos mil quinientos barcos mercantes. En 1761, aunque Francia no tenía, por así decirlo, un solo barco de... "La línea en el mar, y aunque los ingleses habían capturado doscientos cuarenta de nuestros corsarios, sus camaradas todavía tomaron ochocientos doce barcos. Pero", continúa diciendo, "el crecimiento prodigioso de la navegación inglesa explica el número de estos premios." [42] En otras palabras, el sufrimiento que supuso para Inglaterra tan numerosas capturas, que debieron haber causado grandes daños y descontento individuales, en realidad no impidió la creciente prosperidad del Estado y de la [135] comunidad en general. El historiador naval inglés, hablando del mismo período, dice: "Mientras el comercio de Francia estaba casi destruido, la flota comercial de Inglaterra cubría los mares. Cada año su comercio aumentaba; el dinero que se ganaba en la guerra era devuelto por el producto de su industria. Los comerciantes ingleses emplearon ocho mil buques mercantes ". Y nuevamente, resumiendo los resultados de la guerra, después de exponer la inmensa cantidad de dinero en metálico traído al reino por las conquistas extranjeras, dice: "El comercio de Inglaterra aumentó gradualmente cada año, y tal escena de prosperidad nacional, mientras se libraba una "Una guerra larga, sangrienta y costosa nunca antes había sido mostrada por ningún pueblo en el mundo". Por otra parte, el historiador de la marina francesa, hablando de una fase anterior de las mismas guerras, dice: "Las flotas inglesas, al no tener nada que resistirlas, barrieron los mares. Nuestros corsarios y cruceros individuales, al no tener flota para mantener Cuando, por otra parte, en la Guerra de la Revolución Americana, Francia reanudó la política de Colbert y del comienzo del reinado de Luis XIV y mantuvo a flote grandes flotas de batalla, se produjo de nuevo el mismo resultado que en los días de Tourville. "Por primera vez", dice el Registro Anual, olvidando o ignorando la experiencia de 1693 y recordando sólo las glorias de las guerras posteriores, "los buques mercantes ingleses se vieron obligados a refugiarse bajo banderas extranjeras". , dejando esta parte del tema, cabe señalar que en la isla de Martinica los franceses tenían una poderosa dependencia distante sobre la cual basar una guerra de crucero; y durante la Guerra de los Siete Años, como después durante el Primer Imperio, fue, junto con Guadalupe, refugio de numerosos corsarios. "Los registros del almirantazgo inglés elevan las pérdidas de los ingleses en las Indias Occidentales durante los primeros años de la Guerra de los Siete Años a mil cuatrocientos barcos mercantes capturados o destruidos". Por tanto, la flota inglesa se dirigió contra las islas, las cuales cayeron, lo que supuso una pérdida para el comercio de Francia mayor que todas las depredaciones de sus cruceros en el comercio inglés, además de romper el sistema; pero en la guerra de 1778 las grandes flotas protegieron las islas, que ni siquiera estuvieron amenazadas en ningún momento. [136]

Hasta ahora hemos estado viendo el efecto de una guerra puramente de crucero, no basada en escuadrones poderosos, sólo en esa parte particular de la fuerza del enemigo contra la cual está teóricamente dirigida, es decir, en su comercio y riqueza general; sobre los tendones de la guerra. La evidencia parece mostrar que incluso para sus propios fines especiales tal forma de guerra no es concluyente, preocupante pero no mortal; casi podría decirse que causa sufrimiento innecesario.

Sin embargo, ¿cuál es el efecto de esta política sobre los fines generales de la guerra, de la que es uno de los medios y subsidiaria? ¿Cómo, nuevamente, reacciona sobre las personas que lo practican? Como las evidencias históricas aparecerán en detalle de vez en cuando, aquí sólo es necesario resumirlas. El resultado a Inglaterra en tiempos de Carlos II. Se ha visto: su costa insultada, su barco quemado casi a la vista de su capital. En la Guerra de Sucesión Española, cuando el control de España era el objetivo militar, mientras los franceses dependían de una guerra de crucero contra el comercio, las armadas de Inglaterra y Holanda, sin oposición, custodiaban las costas de la península, bloquearon el puerto de Toulon. , obligó a los socorristas franceses a cruzar los Pirineos y, al mantener abierta la carretera marítima, neutralizó la cercanía geográfica de Francia al foco de la guerra. Sus flotas se apoderaron de Gibraltar, Barcelona y Menorca, y cooperando con el ejército austríaco no lograron por poco reducir Toulon. En la Guerra de los Siete Años, las flotas inglesas se apoderaron, o ayudaron a apoderarse, de todas las colonias más valiosas de Francia y España, y realizaron frecuentes descensos en la costa francesa. La Guerra de la Revolución Americana no deja ninguna lección, ya que las flotas son casi iguales. El siguiente ejemplo más sorprendente para los estadounidenses es la guerra de 1812. Todo el mundo sabe cómo nuestros corsarios pululaban por los mares y que, dada la pequeñez de nuestra armada, la guerra fue esencialmente, e incluso únicamente, una guerra de crucero. Excepto en los lagos, es dudoso que más de dos de nuestros barcos actuaran juntos en algún momento. Puede [137] admitirse plenamente el daño causado al comercio inglés, atacado inesperadamente por un enemigo lejano que había sido subestimado; pero, por un lado, los cruceros americanos estaban poderosamente apoyados por la flota francesa, que, reunida en cuerpos más grandes o más pequeños en los numerosos puertos bajo el control del emperador, desde Amberes hasta Venecia, obligaba a las flotas de Inglaterra a realizar tareas de bloqueo; y por otra parte, cuando la caída del emperador los liberó, nuestras costas fueron insultadas en todas direcciones, el Chesapeake entró y controló, sus costas fueron arrasadas, el Potomac ascendió y Washington ardió. La frontera norte se mantuvo en estado de alarma, aunque allí escuadrones, absolutamente débiles pero relativamente fuertes, sostenían la defensa general; mientras que en el sur el Mississippi entró sin oposición y Nueva Orleans apenas se salvó. Cuando se iniciaron las negociaciones de paz, la actitud de los ingleses hacia los enviados americanos no era la de hombres que sentían que su país estaba amenazado por un mal insoportable. La última Guerra Civil, con los cruceros del "Alabama" y del "Sumter" y sus

consortes, revivió la tradición de destrucción del comercio. En la medida en que éste sea un medio para un fin general y se base en una armada que por lo demás es poderosa, está bien; pero no debemos esperar que se repitan las hazañas de esos barcos frente a una gran potencia marítima. En primer lugar, esos cruceros estaban poderosamente apoyados por la determinación de los Estados Unidos de bloquear no sólo los principales centros del comercio del Sur, sino también todas las entradas de la costa, dejando así pocos barcos disponibles para perseguirlos; en segundo lugar, si hubiera habido diez de aquellos cruceros donde había uno, no habrían detenido la incursión en aguas del Sur de la flota de la Unión, que penetraba hasta todos los puntos accesibles desde el mar; y en tercer lugar, el daño innegable, directo e indirecto, infligido a individuos y a una rama de la industria nacional (y no es necesario repetir cuán alta es la industria naviera en la estimación del autor), no influyó en lo más mínimo ni retrasar el acontecimiento de la guerra. Estas lesiones, si no van acompañadas de otras, son más irritantes que debilitantes. Por otra parte, ¿alguien se negará a admitir que el trabajo de las grandes flotas de la Unión modificó y aceleró poderosamente un fin que probablemente era inevitable en cualquier caso? Como potencia marítima, el Sur ocupó entonces el lugar de Francia en las guerras que hemos estado considerando, mientras que la situación del Norte se parecía a la de Inglaterra; y, como en Francia, los que sufrieron en la Confederación no fueron una clase, sino el gobierno y la nación en general. No es la toma de barcos o convoyes individuales, ya sean pocos o muchos, lo que derriba el poder monetario de una nación; es la posesión de ese poder dominante en el mar lo que ahuyenta la bandera del enemigo o le permite aparecer sólo como fugitivo; y que, al controlar los grandes bienes comunes, cierra las carreteras por las que el comercio circula hacia y desde las costas enemigas. Este poder dominante sólo puede ser ejercido por grandes armadas, y por ellas (en el ancho mar) de manera menos eficiente ahora que en los días en que la bandera neutral no tenía su inmunidad actual. No es improbable que, en el caso de una guerra entre naciones marítimas, la que tiene un gran poder marítimo y desea interrumpir el comercio de su enemigo intente interpretar la frase "bloqueo efectivo" de la manera que mejor se adapta a sus intereses en ese momento; afirmar que la velocidad y disposición de sus barcos hacen que el bloqueo sea efectivo a distancias mucho mayores y con menos barcos que antes. La determinación de tal cuestión dependerá no de los beligerantes más débiles, sino de las potencias neutrales; planteará la cuestión entre derechos beligerantes y neutrales; y si el beligerante tiene una armada enormemente abrumadora, puede lograr su objetivo, del mismo modo que Inglaterra, cuando poseía el dominio de los mares, se negó durante mucho tiempo a admitir la doctrina de la bandera neutral que cubría las mercancías.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[dieciséis] Davies: Historia de Holanda.

[17] República de Angleterre.

[18] Lefèvre-Pontalis: Jean de Witt.

[19] Martín: Historia de Francia.

[20] Gougeard: Marine de Guerre.

[21] Desde que se escribió lo que antecede, la experiencia de las maniobras inglesas de otoño de 1888 ha verificado esta afirmación; De hecho, no es que fuera necesario ningún experimento de este tipo para establecer un hecho evidente.

[22] Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

[23] El reciente desarrollo de las ametralladoras y de tiro rápido, con el gran aumento de su calibre y el consiguiente alcance y penetración, reproduce este mismo paso en el ciclo del progreso. [24]

Gougeard: Marine de Guerre.

[25] vol. lxxxii. pag. 137.

[26] Mémoires du Cté. de Guiche. En Londres, chez P. Changuion. 1743 págs. 234-264.

[27] Consulte Mapa del Canal de la Mancha y el Mar del Norte, página 107.

[28] Placa I., 11 de junio de 1666, Fig. 1. V, furgoneta; C, centro; R, trasera: en esta parte de la acción se invirtió el orden holandés, de modo que la furgoneta real era la parte trasera adecuada. El gran número de barcos que participan en las acciones navales de estas guerras angloholandesas hace imposible representar cada barco y al mismo tiempo preservar la claridad en los planos. Por tanto, cada figura de un barco representa un grupo más o menos numeroso.

[29] Campbell: Vidas de los almirantes.

[30] Placa, 12 de junio, Fig. 1, V, C, R.

[31] Placa II., 14 de junio, Fig. 1, E, D.

[32] Fig. 1, V, C, R. Este resultado probablemente se debió simplemente a la mayor meteorología de los barcos ingleses. Quizás sería más exacto decir que los holandeses se habían hundido a sotavento, de modo que atravesaron la línea inglesa.

Lefèvre-Pontalis. Juan de Witt. [33]

[34] Memorias, págs. 249, 251, 266, 267.

[35] Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

[36] A menudo se ha malinterpretado el verdadero significado de este cambio y, por tanto, se han hecho inferencias erróneas sobre el futuro. No se trataba de que lo nuevo desplazara a lo viejo, sino de que el elemento militar en una organización militar afirmara su control necesario e inevitable sobre todas las demás funciones.

[37] Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

Campbell: Vidas de los almirantes. [38]

[39] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Francesa. [40]

Campbell: Vidas de los almirantes.

[41] Martín: Historia de Francia.

[42] Martín: Historia de Francia.

[43] Lapeyrouse-Bonfils.

[44] Reg. Anual, vol. xxvii. pag. 10.

CAPÍTULO III.

ToC

Guerra de Inglaterra y Francia en alianza contra las Provincias Unidas, 1672-1674.— Finalmente, de Francia contra la Europa unida, 1674-1678.—Batallas navales de Solebay, Texel y Stromboli.

Poco antes de la conclusión de la Paz de Breda, Luis XIV. dio su primer paso para apoderarse de partes de los Países Bajos españoles y el Franco Condado. Al mismo tiempo que sus ejércitos avanzaban, envió un documento estatal exponiendo sus reclamos sobre los territorios en cuestión. Este documento mostró inequívocamente el carácter ambicioso del joven rey, despertó la ansiedad de Europa y, sin duda, aumentó la fuerza del partido por la paz en Inglaterra. Bajo el liderazgo de Holanda, pero con la cordial cooperación del ministro inglés, se formó una alianza entre los dos países y Suecia, hasta entonces amiga de Francia, para frenar el avance de Luis antes de que su poder se volviera demasiado grande. El ataque primero a los Países Bajos en 1667 y luego al Franco Condado en 1668 mostró la irremediable debilidad de España para defender sus posesiones; Cayeron casi sin recibir un golpe.

La política de las Provincias Unidas, en relación con las pretensiones de Luis en esta época, se resumía en la frase de que "Francia era buena como amiga, pero no como vecina". No estaban dispuestos a romper su alianza tradicional, pero aún menos a tenerla en su frontera. La política del pueblo inglés, aunque no la de su rey, se volvió hacia los holandeses. En la creciente grandeza de Luis vieron peligro para toda Europa; a sí mismos, más especialmente si, gracias a una preponderancia establecida en el continente, sus manos estuvieran libres para desarrollar su poder marítimo. "Una vez Flandes en poder de Luis XIV", escribió el embajador inglés Temple, "los holandeses sienten que su [140]

país será sólo una provincia marítima de Francia;" y compartiendo esa opinión, "abogaba la política de resistencia a este último país, cuyo dominio en los Países Bajos consideraba como una amenaza de sometimiento de toda Europa. Nunca dejó de explicar a su gobierno cuán peligrosa sería para Inglaterra la conquista de las provincias marítimas por parte de Francia, y señaló urgentemente la necesidad de un pronto entendimiento con los holandeses.
"Ésta sería la mejor venganza", dijo, "por la trampa que nos ha jugado Francia al involucrarnos en la última guerra con las Provincias Unidas". Estas consideraciones unieron a los dos países en esa Triple Alianza con Suecia que ha sido mencionado, y que durante un tiempo frenó el avance de Luis, pero las guerras entre las dos naciones marítimas eran demasiado recientes, la humillación de Inglaterra en el Támesis demasiado amarga y las rivalidades que aún existían demasiado reales, demasiado profundamente arraigadas en el La naturaleza de las cosas, para que esa alianza fuera duradera. Se necesitaba el peligroso poder de Luis, y su persistencia en un rumbo que amenazaba a ambos, para soldar la unión de estos antagonistas naturales. Esto no iba a hacerse sin otro encuentro sangriento.

Luis estaba profundamente enojado con la Triple Alianza y su ira se dirigió principalmente contra Holanda, en la que, por las necesidades de su posición, reconocía a su oponente más firme. Sin embargo, por el momento pareció ceder; tanto más fácilmente debido al probable fracaso inminente del linaje real español, y a la ambición que tenía de conseguir algo más que el territorio situado al este de Francia, cuando el trono quedara vacante. Pero, aunque disimuló y cedió, desde entonces se propuso la destrucción de la república. Esta política era directamente contraria a la establecida por Richelieu y al verdadero bienestar de Francia. A Inglaterra le interesaba, al menos en ese momento, que las Provincias Unidas no fueran pisoteadas por Francia; pero a Francia le interesaba mucho más que no estuvieran sometidos a Inglaterra. Inglaterra, libre del continente, podría estar sola en los mares compitiendo con Francia; pero Francia, obstaculizada por su política continental, no podía esperar arrebatarle el control de los mares a Inglaterra sin un aliado. Luis propuso destruir este aliado y pidió ayuda a Inglaterra. El resultado final ya se conoce, pero ahora hay que seguir las líneas [141] generales del concurso.

Antes de que el propósito real se pusiera en práctica, y mientras todavía había tiempo para dirigir las energías de Francia hacia otro canal, se propuso al rey un rumbo diferente. Este fue el proyecto de Leibnitz, antes mencionado, que tiene especial interés para nuestro tema porque, al proponer invertir las líneas que Luis entonces trazó, hacer secundaria la expansión continental y el crecimiento más allá del mar el objetivo principal de Francia, la tendencia abierta y necesariamente era basar la grandeza del país en el control del mar y del comercio. El objetivo inmediato ofrecido a la Francia de aquel día, cuya consecución, sin embargo, no podría haberse quedado corta, era la conquista de Egipto; aquel país que, frente al mar Mediterráneo y al mar Oriental, dio el control de la gran ruta comercial que en nuestros días ha sido completada por el Canal de Suez. Esa ruta había perdido gran parte de su valor por el descubrimiento del camino alrededor del Cabo de Buena Esperanza, y aún más por las condiciones inestables y piratas de los mares a través de los cuales pasaba; pero con una potencia naval realmente fuerte ocupando la clave de la posición, se podría haber restaurado en gran medida. Una potencia así situada en Egipto habría controlado, en la ya decadente condición del Imperio Otomano, el comercio no sólo de la India y el Lejano Oriente, sino también del Levante; pero la empresa no podría haberse quedado ahí. La necesidad de dominar el Mediterráneo y abrir el Mar Rojo, cerrado a los barcos cristianos por la intolerancia mahometana, habría obligado a ocupar estaciones a ambos lados de Egipto; y Francia habría sido conducida paso a paso, como Inglaterra fue conducida por la posesión de la India, a la toma de puntos como Malta, Chipre, Adén, en una palabra, a una gran potencia marítima. Eso está claro ahora; pero será interesante escuchar los argumentos con los que Leibnitz intentó convencer al rey francés hace doscientos años.

[142]

Después de señalar la debilidad del Imperio turco y la disposición con la que podría verse aún más avergonzado al agitar a Austria y Polonia, este último aliado tradicional de Francia; Después de demostrar que Francia no tenía ningún enemigo armado en el Mediterráneo y que al otro lado de Egipto se encontraría con las colonias portuguesas, anhelando obtener protección contra los holandeses en la India, el memorial continúa:

> "La conquista de Egipto, esa Holanda del Este, es infinitamente más fácil que la de las Provincias Unidas. Francia necesita paz en Occidente y guerra a distancia. La guerra con Holanda probablemente arruinará las nuevas compañías indias, así como las colonias y el comercio recientemente revividos por Francia, y aumentará las cargas del pueblo al tiempo que disminuirá sus recursos. Los holandeses se retirarán a sus ciudades marítimas, se mantendrán allí a la defensiva con total seguridad y asumirán la ofensiva en el mar con grandes posibilidades de éxito. Si Francia no obtiene una victoria completa sobre ellos, pierde toda su influencia en Europa y con la victoria pone en peligro esa influencia. En Egipto, por el contrario, un rechazo, casi imposible, no tendrá grandes consecuencias, y la victoria dará el dominio de los mares, el comercio de Oriente y de la India, la preponderancia en la cristiandad e incluso el imperio de la India. Este sobre las ruinas del poder otomano. La posesión de Egipto abre el camino a conquistas dignas de Alejandro; la extrema debilidad

> Los orientales ya no son un secreto. Quien tenga Egipto tendrá todas las costas e islas del Océano Índico. Es en Egipto donde Holanda será conquistada; allí será despojada de lo único que la hace próspera: los tesoros de Oriente. Será golpeada sin poder defenderse del golpe. Si quisiera oponerse a los designios de Francia sobre Egipto, se vería abrumada por el odio universal hacia los cristianos; atacada en casa, por el contrario, no sólo podría defenderse de la agresión, sino que podría vengarse sostenida por la opinión pública universal, que sospecha que las opiniones de Francia son ambicionosas."[45]

El memorial no tuvo ningún efecto. "Todo lo que los esfuerzos de la ambición y la prudencia humana podían hacer para sentar las bases para la destrucción de una nación, Luis XIV lo hizo ahora. Se desplegó una estrategia diplomática [143] a gran escala para aislar y rodear a Holanda. Luis, que había "No había podido hacer que Europa aceptara la conquista de Bélgica por Francia, ahora esperaba inducirla a ver sin temblar la caída de Holanda". Sus esfuerzos fueron en su mayoría exitosos. La Triple Alianza estaba rota; El rey de Inglaterra, aunque contrario a los deseos de su pueblo, hizo una alianza ofensiva con Luis; y Holanda, cuando comenzó la guerra, se encontró sin ningún aliado en Europa, excepto el desgastado reino de España y el elector de Brandeburgo, que entonces no era en modo alguno un Estado de primera clase. Pero para obtener la ayuda de Carlos II, Luis no sólo se comprometió a pagarle grandes sumas de dinero, sino también a dar a Inglaterra, del botín de Holanda y Bélgica, Walcheren, Sluys y Cadsand, e incluso las islas. de Goree y Voorn; el control, es decir, de las desembocaduras de los grandes ríos comerciales, el Escalda y el Mosa. Con respecto a las flotas unidas de las dos naciones, se acordó que el oficial que portara la bandera del almirante de Inglaterra debería comandar en jefe. Quedó reservada la cuestión de la precedencia naval, al no enviar a flote al almirante de Francia; pero prácticamente fue cedido. Es evidente que, en su afán por la ruina de Holanda y su propio engrandecimiento continental, Luis estaba jugando directamente a favor de Inglaterra, en cuanto al poder en el mar. Un historiador francés tiene razón al decir: "Estas negociaciones han sido juzgadas erróneamente. Se ha repetido a menudo que Carlos vendió Inglaterra a Luis XIV. Esto es cierto sólo en lo que respecta a la política interna. De hecho, Carlos planeó la subyugación política y religiosa de Inglaterra con la ayuda de de una potencia extranjera; pero en cuanto a los intereses externos, no los vendió, porque la mayor parte de las ganancias de la ruina de los holandeses iba a ir

Durante los años que precedieron a la guerra, los holandeses hicieron todos los esfuerzos diplomáticos para evitarla, pero el odio de Carlos y Luis impidió que se aceptara cualquier concesión como definitiva. Se ordenó a un yate real inglés que atravesara los barcos de guerra holandeses en el Canal y disparara contra ellos si no ondeaban sus [144] banderas. En enero de 1672, Inglaterra envió un ultimátum, instando a Holanda a reconocer el derecho de la corona inglesa a la soberanía de los mares británicos y a ordenar a sus flotas que arriaran sus banderas al buque de guerra inglés más pequeño; y demandas como estas recibieron el apoyo de un rey francés. Los holandeses continuaron cediendo, pero al ver que todas las concesiones eran inútiles, en febrero pusieron en servicio setenta y cinco barcos de línea, además de buques más pequeños. El 23 de marzo, los ingleses, sin declaración de guerra, atacaron una flota de mercantes holandeses; y el día 29 el rey declaró la guerra. A esto siguió, el 6 de abril, la declaración de Luis XIV; y el 28 del mismo mes partió para tomar el mando personalmente de su ejército.

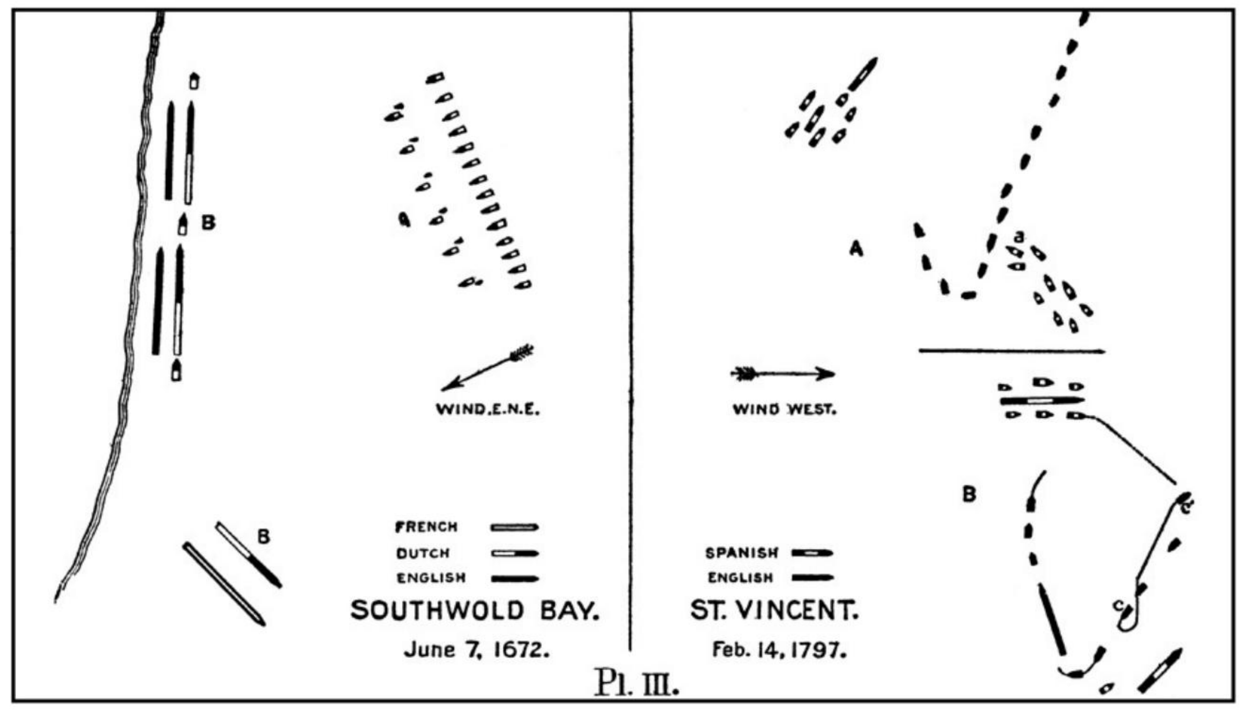
La guerra que ahora comenzó, incluida la tercera y última de las grandes contiendas entre ingleses y holandeses en el océano, no fue, como las anteriores, puramente una guerra marítima; y será necesario mencionar también sus líneas principales en tierra, no sólo para dar claridad a la impresión, sino también para resaltar la situación desesperada a la que fue reducida la república, y la liberación final a través de su poder marítimo en manos de del gran marinero De Ruyter.

La guerra naval se diferencia de las que la precedieron en más de un aspecto; pero su característica más distintiva es que los holandeses, excepto en una ocasión al principio, no enviaron su flota al encuentro del enemigo, sino que hicieron lo que podría llamarse un uso estratégico de sus peligrosas costas y bajíos, sobre los cuales se encontraban. basaron sus operaciones marítimas. A seguir este camino se vieron obligados por las desesperadas dificultades en las que luchaban; pero no utilizaron sus bajíos como mero refugio: la guerra que libraron fue la defensiva-ofensiva. Cuando el viento era propicio para que los aliados atacaran, Ruyter se mantenía al amparo de sus islas, o al menos en terreno donde el enemigo no se atrevía a seguir; pero cuando el viento le sirvió para atacar a su manera, se volvió y cayó sobre ellos. También hay indicios aparentes de combinaciones tácticas, por su parte, de un orden superior al que se ha realizado hasta ahora; aunque es posible que los actos concretos mencionados, consistentes en ataques parciales que [145] equivalen a poco más que manifestaciones contra el contingente francés, hayan surgido de motivos políticos. El escritor no ha encontrado en ningún otro lugar esta solución al hecho indudable de que los holandeses atacaron a los franceses a la ligera; pero parece posible que los gobernantes de las Provincias Unidas hayan deseado no aumentar la exasperación de su enemigo más peligroso humillando su flota, haciendo así menos fácil para su orgullo aceptar sus ofertas. Sin embargo, hay una explicación militar igualmente satisfactoria en la suposición de que, como los franceses aún no tenían experiencia, Ruyter pensó que sólo era necesario contenerlos mientras caía con fuerza sobre los ingleses. Estos últimos lucharon todo el tiempo con su antigua valentía, pero menos que su antigua disciplina; mientras que e

Los ataques de los holandeses se realizaron con un vigor sostenido y unánime que demostró un gran avance militar. La acción de los franceses fue a veces sospechosa; Se ha alegado que Luis ordenó a su almirante que economizara su flota, y hay buenas razones para creer que hacia el final de los dos años que Inglaterra permaneció en su alianza así lo hizo.

Las autoridades de las Provincias Unidas, sabiendo que la flota francesa en Brest se uniría a la inglesa en el Támesis, hicieron grandes esfuerzos para equipar su escuadrón con el fin de atacar a este último antes de que se hiciera la unión; pero la lamentable falta de centralización en su administración naval hizo que este proyecto fracasara. La provincia de Zelanda estaba tan atrasada que su contingente, una gran fracción del total, no estuvo listo a tiempo; y se ha acusado de que el retraso se debió, no sólo a una mala gestión, sino también a la desafección hacia el partido que controlaba el gobierno. Un golpe a la flota inglesa en sus propias aguas, por parte de una fuerza superior, antes de que llegara su aliado, era una concepción militar correcta; A juzgar por la historia posterior de esta guerra, bien podría haber producido un efecto profundo en todo el curso de la lucha. Ruyter finalmente llegó al mar y se unió a las flotas aliadas, pero aunque tenía la plena intención de luchar, retrocedió ante ellas a su propia costa. Los aliados no lo siguieron hasta allí, sino que se retiraron, aparentemente con total seguridad, a la bahía de Southwold, en la costa este de Inglaterra, a unas noventa [146] millas al norte de la desembocadura del Támesis. Allí anclaron en tres divisiones: dos inglesas, la retaguardia y el centro de la línea aliada, hacia el norte, y la vanguardia, compuesta de barcos franceses, hacia el sur. Ruyter los siguió, y en la madrugada del 7 de junio de 1672, la flota holandesa fue señalizada por una fragata de vigilancia francesa en el norte y el este; de pie ante un viento del noreste para la flota aliada, de la cual un gran número de barcos y hombres estaban desembarcados en grupos de agua. El orden de batalla holandés estaba en dos líneas, la avanzada contenía dieciocho barcos con brulotes (Lámina III., A). Su fuerza total era de noventa y un barcos de línea; el de los aliados ciento uno.

El viento soplaba hacia la costa, que aquí tiende casi al norte y al sur, y los aliados se encontraban en una posición incómoda. Primero debían ponerse en marcha y no podían retroceder para ganar tiempo o espacio para establecer su orden. La mayoría de los barcos cortaron sus cables y los ingleses zarparon amurados a estribor, dirigiéndose hacia el noroeste, rumbo que pronto los obligó a virar; mientras que los franceses tomaron el otro rumbo (Lámina III., B). La batalla comenzó pues con la separación de la flota aliada. Ruyter envió una división para atacar a los franceses, o más bien para contenerlos; porque estos oponentes sólo intercambiaron un cañoneo distante, aunque los holandeses, al estar a barlovento, tenían la opción de una acción más cercana si así lo deseaban. Como su comandante, Bankert, no fue censurado, se puede suponer que actuó siguiendo órdenes; y ciertamente estaba al mando un año después, y actuó con gran juicio y valentía en la batalla de Texel. Mientras tanto, Ruyter cayó furiosamente sobre las dos divisiones inglesas, y aparentemente con fuerzas superiores; porque los historiadores navales ingleses afirman que los holandeses estaban en una proporción de tres a dos. Si esto puede aceptarse, será una clara evidencia de las altas cualidades de Ruyter como oficial general, por delante de cualquier otro que aparezca en este siglo. [147]



Pl. III.

Listar

Los resultados de la batalla, considerados simplemente como un enfrentamiento, fueron indecisos; Ambos bandos perdieron mucho, pero los honores y las ventajas sustanciales pertenecían todos a los holandeses, o más bien a De Ruyter. Había superado a los aliados con su aparente retirada, y luego su regreso los había sorprendido totalmente desprevenidos. El movimiento en falso mediante el cual los ingleses, dos tercios del total, se situaron hacia el norte y el oeste, mientras que el otro tercio, los franceses, se dirigieron hacia el este y el sur, separó la flota aliada; Ruyter lanzó todas sus fuerzas al hueco, mostrando el frente a los franceses con una división probablemente más pequeña en número, pero que, desde su posición a barlovento, tenía la opción de entrar en acción cerrada o no, mientras que con el resto cayó en gran medida. fuerza superior a los ingleses (Lámina **III**., B). Paul Hoste dice[48] que el vicealmirante d'Estrées, al mando de los franceses, había tomado medidas para virar y atravesar la división holandesa que se le oponía para reunirse con el duque de York, el comandante en jefe aliado. Puede que sea así, porque D'Estrées era un hombre muy valiente y no lo suficientemente marinero como para apreciar los peligros del intento; pero no se inició tal movimiento, y tanto los ingleses como Ruyter pensaron que los franceses más bien evitaban que buscaban una acción cercana. Sin embargo, si D'Estrées hubiera dado la vuelta e intentado romper la línea de experimentados holandeses a barlovento con los todavía novatos marineros de Francia, el resultado habría sido tan desastroso como el que alcanzó al almirante español en la batalla de San Vicente, ciento veinticinco años después, cuando intentó reunir su flota rota rompiendo el estrecho orden de Jervis y Nelson. (Ver lámina **III**., a.) La verdad, que gradualmente emerge a través de una masa de declaraciones contradictorias, es que el duque de York, aunque era un hermoso marinero y un hombre valiente, no era capaz; que su flota no estaba en buen estado y por eso fue sorprendida; que sus órdenes de antemano [148] no eran tan precisas como para hacer que el almirante francés fuera técnicamente desobediente al tomar el rumbo opuesto al del comandante en jefe y separar así los escuadrones; y que Ruyter aprovechó muy hábilmente la sorpresa que él mismo había preparado y la oportunidad adicional que le brindó la ineptitud de sus enemigos. Salvo circunstancias que no se dicen, el almirante francés tomó el rumbo correcto, con viento del noreste, porque se adentraba en el mar y daba lugar a maniobras; Si el duque de York hubiera elegido lo mismo, la flota aliada habría salido junta, con la única desventaja del viento y el mal orden. En ese caso, sin embargo, Ruyter podría haber hecho, y probablemente habría hecho, exactamente lo que hizo en Texel un año después: frenar la vanguardia francesa con una pequeña fuerza de contención y caer con la masa de su flota sobre la costa. centro y trasero. Es la similitud de su acción en ambos casos, bajo condiciones muy diferentes, lo que demuestra que en Southwold Bay su intención era simplemente mantener a raya a los

En esta batalla, llamada indiferentemente Southwold Bay y Solebay, Ruyter mostró un grado de habilidad combinado con vigor que no apareció en el mar, después de su muerte, hasta los días de Suffren y Nelson. Sus batallas de la guerra de 1672 no fueron "asuntos de circunspección", aunque se libraron con prudencia; su objetivo era nada menos que el derrocamiento total del enemigo, uniendo buenas combinaciones a la furia del ataque. En Solebay era algo inferior, aunque no mucho, a sus enemigos; después mucho más.

Los resultados sustanciales de la lucha de Solebay fueron totalmente favorables a los holandeses. Las flotas aliadas debían haber ayudado a las operaciones del ejército francés descendiendo sobre la costa de Zelanda. El ataque de Ruyter había causado grandes daños y provocado un gasto de municiones que pospuso la salida de la flota durante un mes; fue una distracción, no sólo importante, sino vital en la condición casi desesperada a la que estaban reducidas las Provincias Unidas en tierra. Puede agregarse, como comentario instructivo sobre la teoría de la destrucción del comercio, que después de este asombroso control de las fuerzas superiores del enemigo, Ruyter reunió y envió con [149] seguridad a puerto una flota de mercantes holandeses.

Ahora es necesario describir brevemente el progreso de la campaña agraria.[49] A principios de mayo, el ejército francés en varios cuerpos avanzó, atravesó las afueras de los Países Bajos españoles y dirigió su ataque contra Holanda desde el sur y el este. El partido republicano que estaba en el poder en Holanda había descuidado al ejército y ahora cometió el error de dispersar las fuerzas que tenían entre muchas ciudades fortificadas, confiando en que cada una haría algo para retrasar a los franceses. Luis, sin embargo, siguiendo el consejo de Turenne, simplemente observó los lugares más importantes, mientras que las ciudades de segunda categoría se rindieron casi tan rápido como fueron convocadas; el ejército de las Provincias, así como su territorio, pasando así rápidamente, por fracciones, al poder del enemigo. Al cabo de un mes, los franceses estaban en el corazón del país, habiéndolos vencido todo por delante y sin que quedara en el frente ninguna fuerza organizada suficiente para detenerlos. En los quince días siguientes a la batalla de Solebay, el terror y la desorganización se extendieron por toda la república. El 15 de junio, el Gran Pensionario obtuvo permiso de los Estados Generales para enviar una delegación a Luis XIV, rogándole que indicara las condiciones en que les concedería la paz; Cualquier humillación al extranjero era mejor a los ojos del político que ver al partido opuesto, la Casa de Orange, llegar al poder tras su caída. Mientras las negociaciones estaban pendientes, las ciudades holandesas continuaron rindiéndose; y el 20 de junio unos cuantos soldados franceses entraron en Muyden, la llave de Amsterdam. Sólo eran rezagados, aunque el gran grupo al que pertenecían estaba cerca; y los burgueses, que los habían admitido bajo la influencia del pánico que prevalecía en todo el país, viendo que

estaban solos, pronto los emborrachó y los echó. El sentimiento más noble que animaba Ámsterdam se hacía sentir ahora en Muyden; un cuerpo de tropas se apresuró a llegar desde la capital y la ciudad más pequeña se salvó.

"Situado en el Zuyder Zee, a dos horas de Amsterdam, en la confluencia de varios ríos y canales, Muyden no sólo tenía la llave de los [150] principales diques por los cuales Amsterdam podía rodearse de una inundación protectora, sino que también tenía la llave del puerto de esta gran ciudad, todos los barcos que iban del Mar del Norte a Amsterdam por el Zuyder Zee se vieron obligados a pasar bajo sus cañones. Muyden salvado y sus diques abiertos, Amsterdam tuvo tiempo de respirar y quedó libre para romper sus comunicaciones por tierra y mantenerlas por mar."[50] Fue el punto de inflexión de la invasión; pero ¿cuál habría sido el efecto sobre el espíritu de los holandeses, oprimidos por la derrota y distraídos en el consejo, si en los fatídicos quince días anteriores la flota aliada hubiera atacado sus costas? De esto fueron salvados por la batalla de Solebay.

Las negociaciones continuaron. Los burgomaestres —el partido que representaba la riqueza y el comercio— favorecían la sumisión; rehuyeron la destrucción de sus propiedades y comercio. Se hicieron nuevos avances; pero mientras los enviados estaban todavía en el campo de Luis, el populacho y el partido naranja se levantaron, y con ellos el espíritu de resistencia. El 25 de junio Amsterdam abrió los diques y su ejemplo fue seguido por las demás ciudades de Holanda; Se produjeron pérdidas inmensas, pero el país inundado y las ciudades contenidas en él, erigidas como islas en medio de las aguas, estuvieron a salvo del ataque de las fuerzas terrestres hasta que llegó el tiempo helado. La revolución continuó.

Guillermo de Orange, más tarde Guillermo III. de Inglaterra, fue nombrado el 8 de julio estatúder y jefe del ejército y de la marina; y los dos De Witt, jefes del partido republicano, fueron asesinados por una turba unas semanas más tarde.

La resistencia nacida del entusiasmo popular y del orgullo de patria se vio reforzada por las exigencias excesivas de Luis XIV. Estaba claro que las Provincias debían conquistarse o ser destruidas. Mientras tanto los demás Estados de Europa iban despertando al peligro, y el Emperador de Alemania, el Elector de Brandeburgo y el Rey de España se declararon en favor de Holanda; mientras que Suecia, aunque nominalmente estaba aliada con Francia, no estaba dispuesta a ver la destrucción de las provincias, porque eso sería ventajoso [151] para el poder marítimo de Inglaterra. Sin embargo, el año siguiente, 1673, se abrió con promesas para Francia, y el rey inglés estaba dispuesto a cumplir su parte del pacto en los mares; pero los holandeses, bajo el firme liderazgo de Guillermo de Orange y con su dominio inquebrantable sobre el mar, ahora se negaron a aceptar las condiciones de paz que ellos mismos habían ofrecido el año anterior.

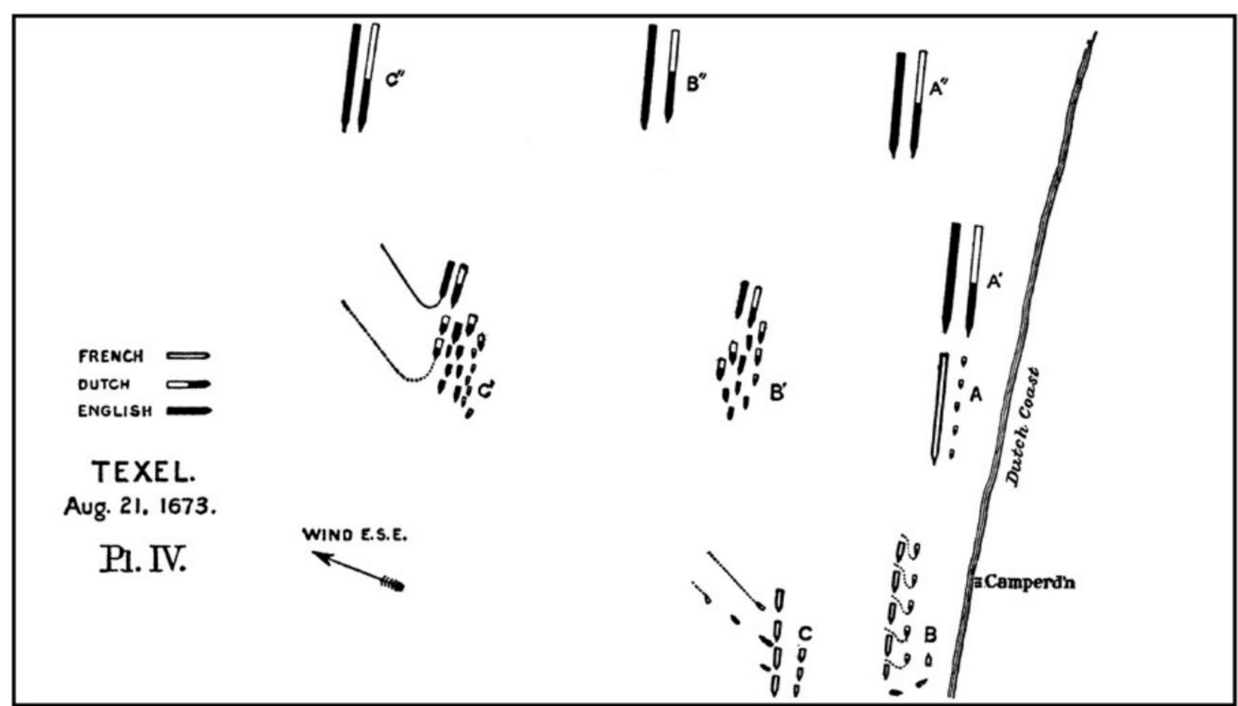
En 1673 se libraron tres batallas navales, todas cerca de la costa de las Provincias Unidas; los dos primeros, el 7 y el 14 de junio, frente a Schoneveldt, de donde tomaron su nombre; la tercera, conocida como la batalla de Texel, el 21 de agosto. En las tres, Ruyter atacó, eligiendo su propio momento y retirándose cuando le convenía para proteger sus propias costas. Para que los aliados llevaran a cabo sus objetivos y realizaran cualquier diversión en la costa, o por el contrario paralizaran los recursos marítimos de las provincias en apuros, era necesario primero lidiar con éxito con la flota de Ruyter. El gran almirante y su gobierno sintieron esto y tomaron la resolución de que "la flota debería apostarse en el paso de Schoneveldt, o un poco más al sur, hacia Ostende, para observar al enemigo y, en caso de ser atacado, o ver la flota enemiga dispuesta". para descender a las costas de las Provincias Unidas, debería resistir vigorosamente, oponiéndose a sus designios y destruyendo sus barcos."[51] Desde esta posición, con buenos vigías, se conocería cualquier movimiento de los aliados.

Los ingleses y franceses se hicieron a la mar alrededor del 1 de junio, bajo el mando del príncipe Rupert, primo hermano del rey, habiéndose visto obligado el duque de York a dimitir de su cargo a causa de la aprobación de la Test Act, dirigida contra personas. de fe católica romana que desempeñe algún empleo público. Los franceses estaban al mando del vicealmirante d'Estrées, el mismo que los había comandado en Solebay. Una fuerza de seis mil soldados ingleses en Yarmouth estaba lista para embarcarse si De Ruyter era vencido. El 7 de junio se distinguió a los holandeses cabalgando por las arenas de Schoneveldt. Se envió un escuadrón destacado para sacarlos, pero Ruyter no necesitó invitación; El viento favoreció y siguió al escuadrón destacado con tal impetuosidad que atacó [152] antes de que la línea aliada estuviera bastante formada. En esta ocasión los franceses ocuparon el centro. El asunto era indeciso, si es que puede llamarse así una batalla en la que una fuerza inferior ataca a una superior, inflige una pérdida igual y frustra el objetivo principal del enemigo. Una semana más tarde, Ruyter volvió a atacar, con resultados que, aunque indecisos como antes en cuanto a la acción particular, obligaron a la flota aliada a regresar a la costa inglesa para reacondicionarse y abastecerse. Los holandeses en estos encuentros tenían cincuenta y cinco barcos de línea; sus enemigos ochenta y uno, cincuenta y cuatro de los cuales eran ingleses.

Las flotas aliadas no volvieron a hacerse a la mar hasta finales de julio, y esta vez llevaron consigo un cuerpo de tropas destinadas a un desembarco. El 20 de agosto se vio a la flota holandesa navegando entre Texel y Mosa. Rupert se dispuso inmediatamente a luchar; pero como el viento soplaba del norte y del oeste, dando a los aliados el pronóstico del tiempo, y con él la elección del método de ataque, Ruyter aprovechó su conocimiento local, manteniéndose tan cerca de la playa que el enemigo no se atrevió a acercarse. ,— tanto más cuanto que ya era tarde. Durante la noche el viento viró hacia el este-sureste frente a tierra, y al amanecer, para usar las palabras de un

En la narrativa oficial francesa, los holandeses "hicieron todo lo posible y se pusieron en acción con valentía".

La flota aliada estaba a sotavento amurada a babor, dirigiéndose hacia el sur, con los franceses a la vanguardia, Rupert en el centro y Sir Edward Spragge al mando de la retaguardia. De Ruyter dividió su flota en tres escuadrones, el principal de los cuales, formado por sólo diez o doce barcos, envió contra los franceses; mientras que con el resto de su fuerza atacó a los ingleses por el centro y la retaguardia (Lámina IV., A, A', A"). Si aceptamos la estimación inglesa de las fuerzas, que da a los ingleses sesenta barcos, a los franceses treinta y a los holandeses setenta, el plan de ataque de Ruyter, simplemente manteniendo a raya a los franceses como en Solebay, le permitió enfrentarse a los ingleses en igualdad de condiciones. términos. La batalla adoptó varias fases distintas, cuyo seguimiento resulta instructivo. El señor de Martel, al mando [153] de la vanguardia francesa y, en consecuencia, de la primera subdivisión de la flota aliada, recibió la orden de adelantarse, virar y acercarse a barlovento de la vanguardia holandesa, para colocarla entre dos fuegos. Esto lo hizo (B); pero tan pronto como Bankert, el mismo que había maniobrado tan juiciosamente en Solebay el año anterior, vio el peligro, levantó el timón y atravesó los veinte barcos restantes de la escuadra de D'Estrées con sus propios doce (C),— una hazaña tan encomiable para él como deshonrosa para los franceses; y luego se acercó a De Ruyter, que estaba muy comprometido con Rupert (C'). No fue seguido por D'Estrées, quien le permitió llevar este importante refuerzo al ataque principal holandés sin ser molestado. Esto prácticamente acabó con la participación francesa en la lucha.



Pl. IV. Listar

Rupert, durante su acción con De Ruyter, se mantuvo alejado continuamente, con el objetivo de alejar a los holandeses de su costa, de modo que si el viento cambiaba no pudieran recuperar su refugio. De Ruyter le siguió, y la consiguiente separación del centro de la furgoneta (B, B') fue una de las razones alegadas por D'Estrées para su retraso. Sin embargo, esto no parece haber impedido a Bankert unirse a su jefe.

En la retaguardia una acción extraordinaria por parte de Sir Edward Spragge aumentó la confusión en la flota aliada. Por alguna razón, este oficial consideraba a Tromp, que comandaba la retaguardia holandesa, como su antagonista personal, y para facilitar la entrada de este último en acción, detuvo a toda la retaguardia inglesa para que lo esperara. Esta inoportuna cuestión de honor por parte de Spragge parece haber surgido de una promesa que le había hecho al rey de que traería de vuelta a Tromp vivo o muerto, o de lo contrario perdería su propia vida. El paro, que recuerda la acción irresponsable e insubordinada de los oficiales subalternos holandeses en la guerra anterior, separó por supuesto la retaguardia (A", B", C"), que también se desplazó rápidamente hacia sotavento, Spragge y Tromp lleva a cabo una acción privada candente por cuenta propia. Estos dos jóvenes almirantes se buscaron personalmente, y la batalla entre sus banderas fue tan severa que Spragge tuvo [154] que cambiar dos veces la suya a otro barco; en la segunda ocasión el barco en el que iba embarcado fue hundido por un disparo y él mismo se ahogó.

Rupert, así abandonado por su vanguardia y su retaguardia, se encontró solo con Ruyter (B'); quien, reforzado por su vanguardia, tenía la dirección de cortar la subdivisión trasera del centro aliado y rodear los veinte barcos restantes con probablemente treinta o cuarenta de los suyos (C'). No es atribuible al artillero del día que más

no se obtuvieron resultados sustanciales; pero debe recordarse que todo lo que la habilidad de Ruyter pudo conseguir, excepto probablemente por un tiempo muy corto, fue una acción en igualdad de condiciones con los ingleses; su total inferioridad numérica no podía superarse del todo. Por lo tanto, el daño sufrido por ingleses y holandeses pudo haber sido grande y probablemente casi igual.

Rupert finalmente se separó y, al ver que la retaguardia inglesa (C'') no respondía bien a sus oponentes inmediatos, corrió hacia ella, seguido de Ruyter; los dos centros opuestos siguen cursos paralelos y a tiro de cañón, pero por consentimiento mutuo, inducidos tal vez por la escasez de municiones, se abstienen de disparar. A las cuatro de la tarde, los centros y la retaguardia se unieron, y hacia las cinco comenzó un nuevo enfrentamiento, que continuó hasta las siete, cuando Ruyter se retiró, probablemente debido al acercamiento de los franceses, quienes, según sus propios relatos, se reunieron con Rupert alrededor de esa hora. Esto puso fin a la batalla, que, como todas las que la precedieron en esta guerra, puede considerarse un combate empatado, pero en lo que el veredicto del historiador naval inglés es sin duda correcto: "Las consecuencias que los holandeses, a través de la prudencia de sus Los beneficios obtenidos por el almirante en esta batalla fueron extremadamente grandes, pues abrieron sus puertos, que estaban enteramente bloqueados, y pusieron fin a todos los pensamientos, eliminando la posibilidad de una invasión".

Los rasgos militares de la acción han aparecido suficientemente en el relato que se ha hecho: la habilidad de De Ruyter; la firmeza y rapidez de Bankert, primero en el control y luego en el paso por la división francesa; la aparente deslealtad o, en el mejor de los casos, ineficiencia de estos últimos; la insubordinación y los errores militares de Spragge; la aparente falta de todo excepto una dura lucha por parte de Rupert. Los aliados se entregaron a amargas recriminaciones mutuas. Rupert culpó tanto a D'Estrées como a Spragge; D'Estrées criticó a Rupert por correr hacia sotavento; y el propio segundo de D'Estrées, Martel, llamó rotundamente cobarde a su jefe, en una carta que le valió el encarcelamiento en la Bastilla. El rey francés ordenó una investigación al intendente de la marina de Brest, quien hizo un informe[53] en el que se basó principalmente el relato aquí dado, y que deja pocas dudas sobre el deshonor de las armas francesas en esta batalla. "El señor d'Estrées dio a entender", dice el historiador naval francés, "que el rey deseaba que se salvara su flota y que no se debía confiar en los ingleses. ¿Se equivocó al no confiar en la sinceridad de la alianza inglesa? , cuando recibía de todas partes advertencias de que el pueblo y los nobles murmuraban contra ello, y Carlos II era quizás el único en su reino que lo deseaba?"[54] Posiblemente no; pero seguramente se equivocaba si deseaba que algún militar, o grupo de hombres, desempeñara el papel equívoco asignado al almirante francés ese día; la pérdida de la flota habría sido un desastre más ligero. [155]

La mala fe o la cobardía fueron tan evidentes para los testigos presenciales (y esta última suposición no es admisible), que uno de los marineros holandeses, mientras discutían entre ellos por qué los franceses no bajaron, dijo: "¡Necios! Han Contrató a los ingleses para que lucharan por ellos, y todo su negocio aquí es asegurarse de que ganen sus salarios. Una declaración más sobria y significativa es la con la que el intendente de Brest termina el informe oficial antes mencionado: "Parece que en todas estas luchas navales a Ruyter nunca le ha interesado atacar a la escuadra francesa, y que en esta última acción había destacado diez barcos del escuadrón de Zelanda para mantenerlo en juego". [156]

Otro capítulo en la historia de las coaliciones marítimas se cerró el 21 de agosto de 1673 con la batalla de Texel. En él, como en otros, estaban ampliamente justificadas las palabras con las que les estampó un moderno oficial naval francés: "Unidos por intereses políticos momentáneos, pero en el fondo divididos hasta el borde del odio, sin seguir nunca el mismo camino en el consejo o en la acción". , nunca han producido buenos resultados, o al menos resultados proporcionados a los esfuerzos de las potencias aliadas contra un enemigo común. Las armadas de Francia, España y Holanda parecen haberse unido, en varios momentos distintos, sólo para completar la lucha. triunfo de las armas británicas." [56] Cuando a esta bien comprobada tendencia de las coaliciones se añaden los igualmente bien conocidos celos de cada país por el creciente poder de un vecino, y la consiguiente falta de voluntad para ver tal aumento obtenido aplastando a otro miembro de la familia de naciones, se hace una aproximación a la medida de fuerza naval que requiere un Estado. No es necesario poder enfrentar a todos los demás juntos, como parecen pensar algunos ingleses; sólo es necesario poder encontrarse con los más fuertes en condiciones favorables, seguros de que los demás no se unirán a la destrucción de un factor del equilibrio político, incluso si se mantienen al margen. Inglaterra y España fueron aliadas en Toulon en 1793, cuando los excesos de la Francia revolucionaria parecían amenazar el orden social de Europa; pero el almirante español dijo rotundamente a los ingleses que la ruina de la armada francesa, gran parte de la cual estaba allí en sus manos, no podía dejar de ser perjudicial para los intereses de España, y una parte de los barcos franceses se salvó gracias a su conducta, que con justicia ha sido caracterizada no sólo como llena de firmeza, sino también como dictada por la más alta razón política.[57]

La batalla de Texel, que cerró la larga serie de guerras en las que holandeses e ingleses se enfrentaron en igualdad de condiciones por el dominio de los mares, vio a la marina holandesa en su máxima eficiencia y a su mayor ornamento, De Ruyter, en la cumbre de su gloria. Desde hacía mucho tiempo, pues tenía sesenta y seis años, no había perdido nada de su [157]

vigor marcial; su ataque fue tan furioso como ocho años antes, y su juicio aparentemente había madurado rápidamente a través de la experiencia de la última guerra, porque hay mucha más evidencia de plan y perspicacia militar que antes. A él, bajo el gobierno del gran pensionista De Witt, con quien simpatizaba estrechamente, debe deberse en gran medida el aumento de la disciplina y el sano tono militar ahora evidente en la marina holandesa. Acudió a esta lucha final de los dos grandes pueblos del mar en la plenitud de su propio genio, con un instrumento admirablemente templado en sus manos y con la gloriosa desventaja numérica, para salvar a su país. La misión se cumplió no sólo con valentía, sino también con valentía, previsión y habilidad. El ataque en Texel fue, en sus líneas generales, el mismo que el de Trafalgar, la vanguardia enemiga se olvidó de caer sobre el centro y la retaguardia, y como en Trafalgar la vanguardia, al no cumplir con su deber, justificó con creces el ataque. concepción; pero como las probabilidades contra De Ruyter eran mayores que contra Nelson, su éxito también fue menor. El papel desempeñado por Bankert en Solebay fue esencialmente el mismo que el de Nelson en San Vicente, cuando se interpuso en el camino de la división española con su único barco (véase lámina III., c, c'); pero Nelson siguió su rumbo sin órdenes de Jervis, mientras Bankert llevaba a cabo el plan de Ruyter. Una vez más, todavía en su porte, pero en un entorno tristemente alterado, este hombre sencillo y heroico se presentará ante nosotros; y aquí, en contraste con su gloria, parece un lugar adecuado para insertar una pequeña descripción del conde de Guiche[58] de su comportamiento en la lucha de los cuatro días, que resalta a la vez los lados hogareños y heroicos de su carácter. .

> "Nunca lo vi [durante esos últimos tres días] más que ecuánime; y cuando la victoria estaba asegurada, [158] diciendo siempre que era buen Dios quien nos la daba. En medio de los desórdenes de la flota y la apariencia de pérdida, parecía conmovido sólo por la desgracia el de su país, pero siempre sumiso a la voluntad de Dios. Finalmente, se puede decir que tiene algo de la franqueza y falta de elegancia de nuestros patriarcas; y, para concluir lo que De él tengo que decir que al día siguiente de la victoria lo encontré barriendo su propia habitación y alimentando a sus gallinas."

Nueve días después de la batalla de Texel, el 30 de agosto de 1673, se hizo una alianza formal entre Holanda, por un lado, y España, Lorena y el emperador de Alemania, por el otro, y el embajador francés fue destituido. Viena. Luis ofreció casi de inmediato a Holanda condiciones comparativamente moderadas; pero las Provincias Unidas, con sus nuevos aliados a su lado y con la espalda firmemente apoyada en el mar que las había favorecido y apoyado, se enfrentaron firmemente a él. En Inglaterra el clamor del pueblo y del Parlamento se hizo más fuerte; el sentimiento protestante y la antigua enemistad hacia Francia crecían día a día, al igual que la desconfianza nacional hacia el rey. Carlos, aunque no había perdido nada de su odio hacia la república, tuvo que ceder. Luis, al ver la tormenta que se avecinaba, decidió, por consejo de Turenne, retirarse de su posición peligrosamente avanzada evacuando Holanda y tratar de hacer la paz con las provincias por separado mientras continuaba la guerra con la Casa de Austria en España. y Alemania. Así volvió a la política de Richelieu y Holanda se salvó. El 19 de febrero de 1674 se firmó la paz entre Inglaterra y las Provincias. Este último reconoció la supremacía absoluta de la bandera inglesa desde el cabo Finisterre en España hasta Noruega y pagó una indemnización de guerra.

La retirada de Inglaterra, que permaneció neutral durante los cuatro años restantes de la guerra, necesariamente la hizo menos marítima. El rey de Francia no creía que su armada, ni en número ni en eficiencia, fuera capaz de competir sola con la de Holanda; por lo tanto, lo retiró del océano y confinó sus empresas marítimas al Mediterráneo, con una o dos expediciones medio corsarias a las Indias Occidentales. Las Provincias Unidas, por su parte, libres de peligros del lado del mar y sin tener, salvo por un corto tiempo, ninguna idea seria de operar contra la costa francesa, [159] disminuyeron sus propias flotas. La guerra se volvió cada vez más continental y atrajo cada vez más a las demás potencias de Europa. Poco a poco, los Estados alemanes se unieron a Austria y el 28 de mayo de 1674 la Dieta proclamó la guerra contra Francia. La gran obra de la política francesa de las últimas generaciones quedó deshecha, Austria había retomado su supremacía en Alemania y Holanda no había sido destruida.
En el Báltico, Dinamarca, al ver que Suecia se inclinaba hacia Francia, se apresuró a hacer causa común con el Imperio alemán y envió quince mil soldados. En Alemania sólo quedaban Baviera, Hannover y Wurtemberg, fieles todavía a su alianza francesa. La guerra terrestre había atraído así a casi todas las potencias de Europa y, por la naturaleza del caso, el teatro principal del conflicto estaba más allá de la frontera oriental de Francia, hacia el Rin y los Países Bajos españoles; pero mientras esto hacía estragos, se introdujo un episodio marítimo por el hecho de que Dinamarca y Suecia se enfrentaban en bandos opuestos. De esto no será necesario hablar, más allá de mencionar que los holandeses enviaron un escuadrón al mando de Tromp para unirse a los daneses, y que las flotas unidas obtuvieron una gran victoria sobre los suecos en 1676, arrebatándoles diez barcos. Por tanto, es evidente que la superioridad marítima de Holanda restó valor en gran medida al valor de Suecia como aliado de Luis XIV.

Otra lucha marítima surgió en el Mediterráneo por la revuelta de los sicilianos contra el dominio español.[59] La ayuda que pidieron a Francia fue concedida como una distracción contra España, pero la empresa siciliana nunca

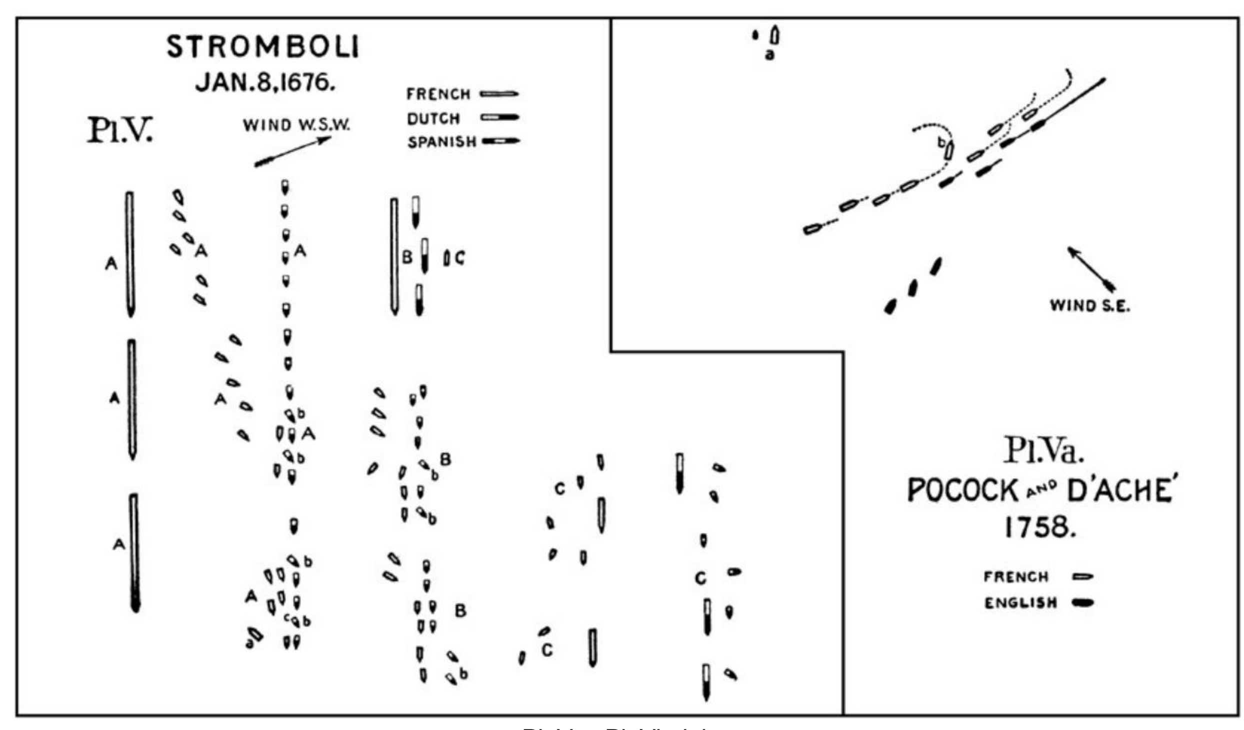
se convirtió en algo más que una cuestión secundaria. Su interés naval surge de traer a Ruyter una vez más a escena, y esto como antagonista de Duquesne, igual, y según algunos incluso superior, de Tourville, cuyo nombre siempre ha estado muy por encima de todos los demás en la marina francesa de aquel entonces. día.

[160]

Mesina se rebeló en julio de 1674 y el rey francés la tomó inmediatamente bajo su protección. La marina española parece haberse comportado mal en todo momento, ciertamente de forma ineficaz; ya principios de 1675 los franceses se establecieron de forma segura en la ciudad. Durante el año su poder naval en el Mediterráneo aumentó mucho, y España, incapaz de defender la isla por sí misma, solicitó a las Provincias Unidas una flota, cuyos gastos ella misma cubriría. Las Provincias, "fatigadas por la guerra, endeudadas, sufriendo cruelmente en su comercio, agotadas por la necesidad de pagar al emperador y a todos los príncipes alemanes, ya no podían equipar las enormes flotas que una vez habían opuesto a Francia e Inglaterra. ". Sin embargo, escucharon a España y enviaron a De Ruyter, con un escuadrón de sólo dieciocho barcos y cuatro brulotes. El almirante, que había notado el crecimiento de la marina francesa, dijo que la fuerza era demasiado pequeña y partió oprimido de espíritu, pero con la tranquila resignación que le era habitual. Llegó a Cádiz en septiembre y, mientras tanto, los franceses se habían fortalecido aún más con la captura de Agosta, un puerto que dominaba el sureste de Sicilia. De Ruyter fue nuevamente retrasado por el gobierno español y no llegó a la costa norte de la isla hasta finales de diciembre, cuando los vientos en contra le impidieron entrar en el Estrecho de Messina. Navegó entre Messina y las islas Lipari en condiciones de interceptar la flota francesa que transportaba tropas y suministros, lo que se esperaba bajo Duquesne.

El 7 de enero de 1676, los franceses aparecieron a la vista: veinte barcos de línea y seis brulotes; los holandeses sólo tenían diecinueve barcos, uno de los cuales era español, y cuatro brulotes; y debe recordarse que, aunque no hay una relación detallada de los barcos holandeses en esta acción, eran por regla general inferiores a los de Inglaterra, y aún más a los de Francia. El primer día lo pasamos maniobrando; los holandeses tenían el barómetro; pero durante esa noche, que fue tormentosa y obligó a las galeras españolas que acompañaban a los holandeses a refugiarse bajo Lipari, el viento cambió y, soplando del oeste-suroeste, dio a los franceses la previsión meteorológica y el poder para atacar. Duquesne resolvió utilizarlo y, enviando el convoy por delante, formó su línea amurada a estribor, hacia el sur; los holandeses hicieron lo mismo y lo esperaron (Lámina V., A, A, A).

[161]



Pl. V. y Pl. Virginia.

Listar

Se debe sentir una emoción de sorpresa al ver al gran almirante holandés renunciar a la elección del ataque el día 7. Al amanecer de aquel día vio al enemigo y se dirigió hacia él; a las tres de la tarde, dice un relato francés, viró el viento con el mismo rumbo que ellos, pero fuera del cañón a barlovento. ¿Cómo se explica la aparente desgana del hombre que tres años antes había realizado los desesperados ataques de Solebay y Texel? Sus razones no han sido transmitidas; puede ser que este marinero reflexivo hubiera reconocido las ventajas defensivas del sotavento, especialmente cuando se preparaba para enfrentar, con fuerzas inferiores, a un enemigo de impetuosa valentía y marinería imperfecta. Si alguna de esas ideas influyó en él, quedó justificada por el resultado. El

La batalla de Stromboli presenta una anticipación parcial de las tácticas de franceses e ingleses cien años después; pero en este caso son los franceses quienes buscan el barómetro y atacan con furia, mientras los holandeses se ponen a la defensiva. Los resultados fueron muy parecidos a los que Clerk señaló a los ingleses en su célebre obra sobre tácticas navales; los relatos que siguen son enteramente franceses.

Estando las dos flotas dispuestas en línea de batalla a estribor, dirigiéndose hacia el sur, como se ha dicho, De Ruyter esperó el ataque que se había negado a realizar. Al estar entre los franceses y su puerto, sintió que debían luchar. A las nueve de la mañana, la línea francesa se mantuvo alejada y atacó oblicuamente a los holandeses, maniobra difícil de realizar con precisión y durante la cual el asaltante recibe el fuego enemigo en desventaja (A', A'', A'''). Al hacerlo, dos barcos de la furgoneta francesa quedaron gravemente inutilizados. "El señor de la Fayette, en el Prudente, inició la acción; pero habiéndose arrojado imprudentemente en medio de la vanguardia enemiga, fue desmantelado y obligado a alejarse" (a). Se produjo confusión en la línea francesa, debido al carácter difícil de la maniobra. "El vicealmirante de [162] Preuilli, al mando de la vanguardia, al mantenerse alejado ocupó muy poco espacio, de modo que al volver a ponerse en contra del viento, los barcos, en un orden demasiado cercano, se superpusieron e interfirieron en el fuego de los demás [A']. La ausencia del Sr. de la Fayette desde la línea puso en peligro al 'Parfait'. Atacado por dos barcos, perdió su palo mayor y también tuvo que zarpar para repararlo. Una vez más, los franceses entraron en acción sucesivamente en lugar de todos juntos, un resultado habitual y casi inevitable de la maniobra en cuestión. "En medio de un terrible cañoneo", es decir, después de que parte de sus barcos estuvieran combatidos, "Duquesne, al mando del centro, se apostó en el través de la división de Ruyter". La retaguardia francesa entró en acción aún más tarde, tras el centro (A'', A'''). "Langeron y Bethune, al mando de los principales barcos del centro francés, son aplastados por fuerzas superiores". ¿Cómo puede ser esto, si los franceses tenían más barcos? Fue porque, como nos dice la narración, "los franceses aún no habían reparado el desorden del primer movimiento". Sin embargo, finalmente todos se pusieron en acción (B, B, B) y Duquesne restableció poco a poco el orden. Los holandeses, comprometidos a lo largo de toda la línea, resistieron en todas partes, y no había uno de sus barcos que no estuviera estrechamente comprometido; No se puede decir más del almirante y los capitanes de la flota inferior. La parte restante de la pelea no está muy claramente relacionada. Se dice que Ruyter cedió continuamente con sus dos divisiones principales; pero no aparece si esto fue una confesión de debilidad o un movimiento táctico. La retaguardia fue separada (C'), al permitir que Ruyter o el comandante inmediato tuvieran la culpa; pero los intentos de los franceses de rodearla y aislarla fracasaron, probablemente debido a los palos dañados, ya que un barco francés pasó completamente alrededor de la división separada. La acción terminó a las 16.30 horas, excepto en la retaguardia, y poco después las galeras españolas llegaron y remolcaron a los barcos holandeses inutilizados. Su fuga muestra cuán heridos deben haber estado los franceses. Las posiciones, C, C', pretenden mostrar la retaguardia holandesa muy separada y el desorden en el que una acción de flota a vela necesariamente terminaba con pérdidas [163] o palos.

Quienes estén familiarizados con el trabajo de Clerk sobre táctica naval, publicado alrededor de 1780, reconocerán en este relato de la batalla de Stromboli todas las características sobre las que llamó la atención de los marineros ingleses en su tesis sobre los métodos de acción empleados por ellos y sus adversarios en y antes de su tiempo. La tesis de Clerk partía del postulado de que los marineros y oficiales ingleses eran superiores en habilidad o espíritu, o ambos, a los franceses, y sus barcos en general igual de rápidos; que eran conscientes de esta superioridad y, por tanto, deseosos de atacar, mientras que los franceses, igualmente conscientes de su inferioridad, o por otras razones, se mostraban reacios a enfrentamientos decisivos. Con estas disposiciones, estos últimos, sintiendo que podían confiar en un ataque ciego y furioso por parte de los ingleses, habían ideado un astuto plan mediante el cual, aunque parecían luchar, en realidad evitaban hacerlo, y al mismo tiempo causaban mucho daño al enemigo. Este plan consistía en tomar el abatimiento, cuya característica, como antes se ha señalado, es que es una posición defensiva, y esperar el ataque. El error inglés, según Clerk, con el que los franceses habían aprendido por experiencia que siempre podían contar, fue trazar su línea paralela al enemigo, o casi, y luego mantenerse alejados todos juntos para atacar, barco por barco, cada uno su opuesto en la línea hostil. Al retirarse de esta manera, el agresor perdió el uso de la mayor parte de su artillería, mientras estaba expuesto al fuego total de su oponente, e invariablemente se levantaba confundido, porque el orden de ataque era difícil de mantener en cualquier momento, y mucho más aún entre el humo bajo el fuego, con las velas rotas y los mástiles cayendo. Este fue precisamente el ataque realizado por Duquesne en Stromboli, y tuvo precisamente las consecuencias que señala Clerk: confusión en la línea, la furgoneta llegó primero y recibió la peor parte del fuego de la defensa, los barcos inutilizados en la vanguardia causaron confusión. en la retaguardia, etc. Clerk afirma además, y parece tener razón, que a medida que la acción se intensificaba, los franceses, al correr a sotavento, a su vez, indujeron a los ingleses [164] a repetir el mismo modo de ataque;] y así encontramos, en Stromboli, a Ruyter cediendo terreno de la misma manera, aunque su motivo no aparece. Clerk también señala que un corolario necesario del abatimiento, asumido por razones tácticas, es apuntar a los palos del agresor, su fuerza motriz, de modo que su ataque no pueda ser llevado más allá de lo que el acusado elija, y a Stromboli la condición de lisiado. de los franceses es evidente; porque después de que Ruyter cayó a sotavento y ya no pudo ayudar a su retaguardia separada, los franceses prácticamente no la molestaron, aunque ninguno de ellos había sido hundido. Si bien, por lo tanto, no se puede atribuir con certeza a Ruyter la elección deliberada del a

Aún no había precedentes, es evidente que cosechó todos sus beneficios, y que el carácter de los oficiales franceses de su época, inexpertos como marineros y de valor impetuoso, ofrecían precisamente las condiciones que daban más ventaja a una fuerza inferior que se encontraba en pie. la defensiva. Las cualidades y características del enemigo se encuentran entre los principales factores que [165] considera un hombre de genio, y fue a este rasgo tanto como a cualquier otro al que Nelson debió sus deslumbrantes éxitos. Por otro lado, el almirante francés atacó de una manera totalmente poco científica, barco contra barco, sin intentar concentrarse en una parte del enemigo, ni siquiera intentar mantenerlo en juego hasta que la escuadra francesa de ocho barcos de la -La línea en Messina, cerca, podría unirse. Estas tácticas no pueden mencionarse junto a las de Solebay o Texel; pero como Duquesne fue el mejor oficial francés del siglo, con la posible excepción de Tourville, esta batalla tiene un valor propio en la historia de la táctica y de ninguna manera puede omitirse. La posición del comandante en jefe es la garantía de que marca el punto más alto que ha alcanzado hasta ahora la táctica naval francesa. Antes de abandonar esta discusión, cabe señalar que el remedio que propuso Clerk fue atacar los barcos de retaguardia de la línea enemiga, y preferiblemente a sotavento; el resto de la flota debía entonces abandonarlos o retirarse para una acción general, que según su postulado era todo lo que deseaban los marineros ingleses.

Después de la pelea, De Ruyter navegó hacia Palermo y uno de sus barcos se hundió en el camino. A Duquesne se le unió en las afueras de Messina la división francesa que había estado allí. Los restantes incidentes de la guerra de Sicilia carecen de importancia para el tema general. El 22 de abril, De Ruyter y Duquesne se encontraron de nuevo frente a Agosta.
Duquesne tenía veintinueve barcos, los aliados españoles y holandeses veintisiete, de los cuales diez eran españoles.
Desafortunadamente el español mandaba en jefe y tomó el centro de la línea con los barcos de su país, contrariamente al consejo de Ruyter, quien, sabiendo cuán ineficaces eran sus aliados, deseaba dispersarlos a lo largo de la línea y así apoyarlos mejor. El propio Ruyter tomó la vanguardia y los aliados, teniendo el viento, atacaron; pero el centro español se mantuvo a gran distancia de los cañones, dejando que la peor parte de la batalla recayera sobre la vanguardia holandesa. La retaguardia, siguiendo los movimientos del comandante en jefe, también estaba ligeramente comprometida. En este triste pero glorioso cumplimiento de un deber desesperado, De Ruyter, que nunca antes en su larga carrera había sido alcanzado por un disparo enemigo, recibió una herida mortal. Murió una [166] semana después en Siracusa, y con él desapareció la última esperanza de resistencia en el mar. Un mes después, las flotas española y holandesa fueron atacadas ancladas en Palermo y muchas de ellas destruidas; mientras que una división enviada desde Holanda para reforzar la flota del Mediterráneo se encontró con una escuadra francesa en el Estrecho de Gibraltar y se vio obligada a refugiarse en Cádiz.

La empresa siciliana siguió siendo sólo una diversión, y la escasa importancia que se le atribuyó muestra claramente hasta qué punto Luis XIV. estaba empeñado en la guerra continental. Cuán diferente le habría impresionado el valor de Sicilia si sus ojos hubieran estado fijos en Egipto y la extensión por mar. Con el paso de los años, el temperamento del pueblo inglés se exaltó cada vez más contra Francia; las rivalidades comerciales con Holanda parecieron quedar en la sombra, y se hizo probable que Inglaterra, que había entrado en la guerra como aliada de Luis, antes de que terminara, tomara las armas contra él. Además de otros motivos de celos, vio cómo la marina francesa aumentaba a un número superior al suyo. Carlos resistió durante un tiempo la presión del Parlamento, pero en enero de 1678 se firmó un tratado de alianza, ofensiva y defensiva, entre los dos países marítimos; El rey llamó a las tropas inglesas que hasta entonces habían estado sirviendo como parte del ejército francés, y cuando el Parlamento se reabrió en febrero, pidió dinero para equipar noventa barcos y treinta mil soldados. Luis, que esperaba este resultado, ordenó inmediatamente la evacuación de Sicilia. No temía a Inglaterra en tierra, pero en el mar aún no podía defenderse de la unión de las dos potencias marítimas. Al mismo tiempo, redobló sus ataques contra los Países Bajos españoles. Mientras hubo esperanza de mantener a los barcos ingleses fuera de la lucha, había evitado tocar las susceptibilidades del pueblo inglés respecto de la costa belga; pero ahora que ya no podían reconciliarse, pensó que lo mejor era aterrorizar a Holland con la dureza de su ataque en el sector donde ella más le temía.

Las Provincias Unidas fueron en verdad el motor de la coalición. Aunque se encontraban entre los más pequeños en extensión de [167] los países alineados contra Luis, eran los más fuertes en el carácter y propósito de su gobernante, el Príncipe de Orange, y en la riqueza que, si bien apoyaba a los ejércitos de los confederados, también mantenía a los pobres y codiciosos. Príncipes alemanes fieles a su alianza. Casi solos, a fuerza de un poderoso poder marítimo, de su capacidad comercial y marítima, soportaron el peso de la guerra; y aunque se tambalearon y se quejaron, todavía lo soportaron.
Como en siglos posteriores Inglaterra, en la época en que ahora hablamos, Holanda, la gran potencia marítima, apoyó la guerra contra la ambición de Francia; pero sus sufrimientos fueron grandes. Su comercio, atacado por los corsarios franceses, sufrió grandes pérdidas; y se añadió una inmensa pérdida indirecta en la transferencia del comercio de transporte entre países extranjeros, que tanto había contribuido a la prosperidad de los holandeses. Cuando la bandera de Inglaterra se volvió neutral, este rico negocio pasó a manos de sus barcos, que cruzaron los mares con mayor seguridad debido al ardiente deseo de Luis de conciliar a la nación inglesa.
Este deseo le llevó también a hacer grandes concesiones a las exigencias inglesas en materia de tratados comerciales, deshaciendo gran parte del trabajo de protección.

con lo cual Colbert buscó alimentar el todavía débil crecimiento del poder marítimo francés. Estas concesiones, sin embargo, sólo detuvieron por un momento las pasiones que impulsaban a Inglaterra; No fue el interés propio, sino motivos más fuertes, lo que la impulsó a romper con Francia.

Menos aún interesaba a Holanda prolongar la guerra, después de que Luis mostrara su deseo de paz. Una guerra continental podría, en el mejor de los casos, ser sólo un mal necesario y una fuente de debilidad para ella. El dinero que gastó en sus propios ejércitos y en los aliados lo perdió su armada, y las fuentes de su prosperidad en el mar se estaban agotando. Hasta qué punto el Príncipe de Orange estaba justificado, por los objetivos de Luis XIV, en esa inquebrantable actitud de oposición hacia él que siempre mantuvo, puede ser incierto, y no hay necesidad de decidir aquí la cuestión; pero no cabe duda de que la lucha sacrificó el poder marítimo de Holanda por puro agotamiento y con ello destruyó su posición entre las naciones del mundo. "Situadas entre Francia e [168] Inglaterra", dice un historiador de Holanda, "al lado de uno u otro de ellos, las Provincias Unidas, después de haber logrado su independencia de España, se involucraron constantemente en guerras que agotaron sus finanzas, aniquilaron su marina y provocó el rápido declive de su comercio, sus manufacturas y su comercio, y así una nación amante de la paz se vio aplastada por el peso de hostilidades no provocadas y prolongadas. A menudo, también, la amistad de Inglaterra fue apenas menos dañina para Holanda que su amistad. enemistad. A medida que uno aumentaba y el otro disminuía, se convirtió en la alianza del gigante y el enano. " de ahora en adelante aparece como una aliada, en ambos casos una víctima de su menor tamaño, su número más débil y su situación menos favorecida.

El agotamiento de las Provincias Unidas y el clamor de sus comerciantes y del partido por la paz, por un lado, ayudados por el otro por los sufrimientos de Francia, la situación embarazosa de sus finanzas y la amenaza de añadir la marina inglesa a sus ya numerosos enemigos, inclinaron para lograr la paz entre las dos partes principales de esta larga guerra.
Luis llevaba mucho tiempo dispuesto a hacer las paces solo con Holanda; pero los Estados habían sido retenidos, al principio por la fidelidad a quienes se habían unido a ellos en su hora de problemas, y más tarde por el firme propósito de Guillermo de Orange. Las dificultades se fueron solucionando gradualmente y el 11 de agosto de 1678 se firmó la Paz de Nimeguen entre las Provincias Unidas y Francia. Las otras potencias accedieron poco después a ella. La principal víctima, como era natural, fue la monarquía demasiado grande pero débil cuyo centro era España, que cedió a Francia el Franco Condado y varias ciudades fortificadas en los Países Bajos españoles, extendiendo así las fronteras de Francia hacia el este y el noreste. Holanda, por cuya destrucción Luis inició la guerra, no perdió ni un pie de terreno en Europa; y más allá de los mares sólo sus colonias en la costa occidental de África y en la Guayana. Debió su seguridad al principio, y el éxito final, a su poder marítimo. Esto la salvó en la hora de peligro extremo y le permitió después mantener [169] viva la guerra general. Se puede decir que fue uno de los factores principales, y no inferior a ningún otro, en la determinación del acontecimiento de la gran guerra que terminó formalmente en Nimeguen.

Sin embargo, el esfuerzo minó sus fuerzas, y muchos años de tensión similar la desmoronaron. Pero, ¿cuál fue el efecto sobre el estado mucho más grande, cuya extrema ambición de cuyo rey fue la causa principal de las agotadoras guerras de esta época? Entre las muchas actividades que ilustraron el brillante inicio del reinado del entonces joven rey de Francia, ninguna fue tan importante, ninguna tan inteligentemente dirigida, como las de Colbert, quien se propuso en primer lugar restaurar las finanzas de la confusión en la que habían caído. y luego establecerlos sobre una base firme de riqueza nacional. Esta riqueza, en ese momento completamente por debajo de las posibilidades de Francia, debía desarrollarse mediante el fomento de líneas de producción, el estímulo del comercio para lograr una actividad saludable, un gran barco mercante, una gran marina y una extensión colonial. Algunos de ellos son fuentes, otros los constituyentes reales del poder marítimo; que de hecho puede decirse en una nación costera que es el acompañamiento invariable, si no es la fuente principal, de su fuerza. Durante casi doce años todo fue bien; el desarrollo de la grandeza de Francia en todas estas direcciones avanzó rápidamente, si no en todas a pasos iguales, y los ingresos del rey aumentaron a pasos agigantados. Luego llegó la hora en la que tuvo que decidir si los esfuerzos que su ambición impulsaba de forma natural, tal vez adecuada, debían tomar la dirección que, si bien imponía grandes esfuerzos, no hacía nada para sostener sino más bien obstaculizar las actividades naturales de su pueblo y derribarlas. el comercio al hacer incierto el control del mar; o si debería emprender actividades que, aunque impliquen gastos, mantendrían la paz en sus fronteras, conducirían al control del mar y, por el impulso dado al comercio, y todo de lo que depende el comercio, generarían dinero casi si no es exactamente igual a lo que gastó el Estado. Ésta no es una imagen fantástica; con su actitud hacia Holanda y sus consecuencias, Luis dio el primer impulso a Inglaterra en el camino que le permitió, en su época, los resultados que Colbert y Leibnitz habían esperado para Francia. Obligó al transporte holandés a embarcarse en los barcos de [170] Inglaterra; le permitió establecerse pacíficamente en Pensilvania y Carolina, y apoderarse de Nueva York y Nueva Jersey; y sacrificó, para ganar su neutralidad, el creciente comercio de Francia. No de repente, sino muy rápidamente, Inglaterra ocupó el primer lugar como potencia marítima; y por grandes que fueran sus sufrimientos y los sufrimientos de los ingleses individuales, seguía siendo cierto para ella que incluso en la guerra su prosperidad era grande. Sin duda Francia no podía olvidar su posición continental,

ni mantenerse completamente libre de guerras continentales; pero se puede creer que si hubiera elegido el camino del poder marítimo, podría haber escapado de muchos conflictos y soportado con mayor facilidad los inevitables. En la Paz de Nimeguen los daños no fueron irreparables, pero "las clases agrícolas, el comercio, las manufacturas y las colonias habían sido igualmente golpeadas por la guerra; y las condiciones de paz, tan ventajosas para el poder territorial y militar de Francia, eran mucho menos a las manufacturas, habiéndose reducido los aranceles protectores en favor de Inglaterra y Holanda",[63] las dos potencias marítimas. La marina mercante fue azotada, y el espléndido crecimiento de la marina real, que excitaba los celos de Inglaterra, era como un árbol sin raíces; pronto se marchitó bajo el estallido de la guerra.

Antes de abandonar definitivamente esta guerra con Holanda, una breve comunicación del conde de Estrées, a quien Luis encomendó la carga del contingente francés de la flota aliada y que lo comandaba en Solebay y Texel, arrojará alguna luz sobre las calificaciones La experiencia de los oficiales navales franceses de la víspera había convertido a muchos de ellos en marineros. D'Estrées se hizo a la mar por primera vez en 1667, siendo entonces un hombre de edad madura; pero en 1672 lo encontramos al [171] mando principal de un importante escuadrón, teniendo a sus órdenes a Duquesne, que era marinero y lo había sido durante casi cuarenta años. En 1677, D'Estrées obtuvo del rey un cuerpo de ocho barcos que se comprometió a mantener por su cuenta, a condición de recibir la mitad de los premios obtenidos. Con esta escuadra atacó la entonces isla holandesa de Tobago, con una temeridad que demostró que no fue falta de coraje lo que motivó su conducta equívoca en Texel. Al año siguiente salió de nuevo y se las arregló para llevar todo el escuadrón a tierra en las Islas Aves. El relato que da el capitán de bandera sobre esta transacción es divertido e instructivo. En su informe dice:

> "El día que se perdió la escuadra, habiendo tomado el sol los pilotos, el vicealmirante como de costumbre hizo anotar la posición en su camarote. Al entrar para enterarme de lo que pasaba, me encontré con el tercer piloto. , Bourdaloue, que salía llorando. Le pregunté qué le pasaba y me respondió: "Como encuentro más deriva que los demás pilotos, el almirante me amenaza y me insulta, como de costumbre; sin embargo, no soy más que un pobre muchacho que hace lo mejor que puede.' Cuando entré en el camarote, el almirante, que estaba muy enojado, me dijo: "Ese sinvergüenza de Bourdaloue siempre viene a mí con alguna tontería; lo echaré del barco. Nos hace estar hacer un curso, el diablo sabe dónde, yo no. Como no sabía cuál era la razón", dice con bastante ingenuidad el capitán del barco, "no me atreví a decir nada por miedo a desatar una tormenta similar sobre mi propia cabeza".[64]

Algunas horas después de esta escena, que, como dice el oficial francés del que se tomó el extracto, "parece ahora casi grotesca, pero que no es más que un retrato exacto de las costumbres marítimas de la época, toda la escuadra se perdió ante un grupo de rocas conocidas como las Islas Aves. Así eran los oficiales. El capitán de bandera, en otra parte de su informe, dice: "El naufragio se debió a la línea general de conducta del Vicealmirante d'Estrées. Siempre fue la opinión de sus servidores, o de otros que no fueran los oficiales propios del Esta manera de actuar puede entenderse en el caso del conde de Estrées, quien, sin los conocimientos necesarios de una [172] profesión que había abrazado tan tarde, siempre tenía consigo oscuros consejeros para apropiarse de las opiniones que le daban. para cegar a la tripulación del barco en cuanto a su capacidad." [65] D'Estrées había sido nombrado vicealmirante dos años después de su primera embarque a bordo.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[45] Martín: Historia de Francia.

[46] Martín: Historia de Francia.

[47] Ledyard, volumen ii. pag. 599; Campbell: Vidas de los almirantes. Véase también la carta de Sir Richard Haddock, Naval Chronicle, vol. xvii. pag. 121.

[48] Hoste: Tácticas navales.

[49] Ver mapa, pág. 107.

[50] Martín: Historia de Francia.

[51] Brandt: Vida de De Ruyter.

[52] Campbell: Vidas de los almirantes.

[53] Troude: Batailles Navales de la France, año 1673.

[54] Ibídem

[55] Troude: Batailles Navales de la France, año 1673.

[56] Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. julio de 1885.

[57] Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes.

[58] Memorias.

[59] Véase Mapa del Mediterráneo, p. 15.

[60] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Francesa.

[61] Este movimiento, según Clerk, no fue realizado por toda una línea francesa junta, sino de un modo mucho más científico y militar. Un grupo de dos o tres barcos se retiró a la vez, quedando cubiertos por el humo y el fuego continuado del resto de su línea. Con el tiempo se formó parcialmente una segunda línea, que a su vez protegió a los barcos que habían permanecido en la primera, mientras ejecutaban el movimiento algo expuesto de retroceder. En el Plan V, los barcos holandeses en b, b, b se representan retirándose así. Los informes oficiales ingleses del siglo XVIII hablan a menudo de barcos franceses que actuaban así; los oficiales ingleses atribuyen a su valor superior un movimiento que Clerk considera más plausiblemente como una hábil maniobra militar, bien calculada para dar a la defensa varias oportunidades de inutilizar a los asaltantes mientras avanzaban en un rumbo que impedía el uso de su artillería. En 1812, la fragata "Estados Unidos", comandada por Decatur, empleó la misma táctica en su lucha con los "macedonios"; y las cañoneras confederadas en Mobile, por los mismos medios, infligieron al buque insignia de Farragut la mayor parte de las grandes pérdidas que sufrió. En sus rasgos esenciales, la misma línea de acción puede ahora ser seguida por un acusado, con mayor rapidez, cuando el ardor del ataque, o las necesidades del caso, obligan al agresor a acercarse directamente.

Nunca se ha observado una causa indirecta de que una línea de sotavento caiga más a sotavento. Cuando un barco en esa línea (como en c) se encontraba sin oponente por el través, y el siguiente por delante quizás estaba fuertemente enfrentado, el impulso natural sería levantar el timón para que la andanada pudiera apuntar. Esta ventaja se obtendría mediante una pérdida de terreno a sotavento y el consiguiente desorden en la línea; que, si el acto se repitiera por varios barcos, sólo podría restablecerse manteniéndose alejada toda la línea.

[62] Davies: Historia de Holanda.

[63] Martin: Historia de Francia.

[64] Gougeard: Marine de Guerre.

[sesenta y cinco] Trouda: Batailles Navales.

ToC

CAPÍTULO IV.

Revolución Inglesa.—Guerra de la Liga de Augsburgo, 1688-1697.—Batallas navales de Beachy Head y La Hougue.

A la Paz de Nimeguen le siguió un período de diez años en el que no estalló ninguna guerra extensa. Sin embargo, estuvieron lejos de ser años de tranquilidad política. Luis XIV. Estaba tan decidido a ampliar sus fronteras hacia el este en paz como en guerra, y se apoderó en rápida sucesión de fragmentos de territorio que no le habían sido otorgados por la paz. Reclamando esto y aquello en virtud de antiguos vínculos feudales; esto y aquel otro como implícitamente renunciados por el tratado, porque dependen de algo más que había sido explícitamente renunciado; comprando en un momento, utilizando la fuerza pura en otros casos y respaldando todos los métodos llamados pacíficos para obtener sus derechos afirmados mediante la presencia del poder armado, llevó a cabo este proceso de exte

1679 y 1682. La agresión más sorprendente para Europa, y sobre todo para el Imperio Alemán, fue la toma de la entonces ciudad imperial de Estrasburgo el 30 de septiembre de 1681; y el mismo día Casale, en Italia, le fue vendido por el duque de Mantua, demostrando que sus ambiciones se dirigían hacia allí, así como hacia el norte y el este. Ambas eran posiciones de gran importancia estratégica, amenazando a Alemania una y a Italia la otra en caso de guerra.

El entusiasmo en toda Europa fue muy grande; En todas direcciones Luis, confiando serenamente en su poder, se ganaba nuevos enemigos y enajenaba a antiguos amigos. El rey de Suecia, directamente insultado y perjudicado en su ducado de Deux-Ponts, se volvió contra él, al igual que los Estados italianos; y el propio Papa se puso del lado de los enemigos de un rey que ya mostraba su celo por la conversión de los protestantes y se preparaba para la revocación del Edicto de Nantes. Pero el descontento, aunque [174] profundo y general, tenía que ser organizado y dirigido; el espíritu necesario para darle forma y expresión final efectiva se encontró nuevamente en Holanda, en Guillermo de Orange. Sin embargo, se necesitaba tiempo para madurar el trabajo. "Nadie se armó todavía; pero todos hablaban, escribían, agitaban, desde Estocolmo hasta Madrid... La guerra de la pluma precedió durante muchos años a la guerra de la espada; publicistas infatigables hacían incesantes llamamientos a la opinión europea; bajo todas las formas se difundió el terror de la Nueva Monarquía Universal", que buscaba ocupar el lugar que alguna vez ocupó la Casa de Austria.

Se sabía que Luis buscaba convertirse a sí mismo o a su hijo en emperador de Alemania. Pero complicaciones de diferentes tipos, intereses privados, falta de dinero, se combinaron para retrasar la acción. Las Provincias Unidas, a pesar de los deseos de Guillermo, todavía no estaban dispuestas a actuar de nuevo como banqueros de una coalición, y el emperador estaba tan amenazado en su frontera oriental por los rebeldes húngaros y turcos que no se atrevió a arriesgarse a una guerra occidental.

Mientras tanto, la marina armada de Francia crecía diariamente en fuerza y eficiencia bajo el cuidado de Colbert, y adquiría el hábito de la guerra atacando a los piratas de Berbería y sus puertos. Durante los mismos años, las armadas tanto de Inglaterra como de Holanda estaban disminuyendo en número y eficiencia. Ya se ha dicho que en 1688, cuando Guillermo necesitó barcos holandeses para su expedición a Inglaterra, se objetó que la marina se encontraba en una condición muy diferente a la de 1672, "con fuerzas incalculablemente disminuidas y privada de sus comandantes más capaces". En Inglaterra, la decadencia de la disciplina había sido seguida por una política económica en cuanto a material, que disminuyó gradualmente el número y perjudicó la condición de la flota; y después del pequeño estallido y esperada guerra con Francia en 1678, el rey entregó el cuidado de la marina a un nuevo cuerpo de hombres, sobre los cuales un historiador naval inglés dice: "Esta nueva administración duró cinco años, y si hubiera tenido Con toda probabilidad, continuar cinco años más habría remediado incluso los numerosos y poderosos males que había introducido, al desgastar [175] a toda la marina real y no dejar lugar a errores futuros. Sin embargo, una justa sensación de esto indujo al rey, en 1684. , para retomar la gestión de la flota en sus propias manos, restituyendo a la mayoría de los antiguos oficiales, pero antes de que se pudiera hacer ningún gran progreso en el trabajo de restauración, Su Majestad murió"[66], en 1685. El cambio de soberanos Fue de gran importancia, no sólo para la marina inglesa, sino también por el efecto final que tendría sobre los diseños de Luis XIV. y la suerte de la guerra general que preparaban sus agresiones. Jaime II. Estaba particularmente interesado en la marina, ya que él mismo era marinero y había estado al mando en jefe en Lowestoft y Southwold Bay. Conocía su actual condición depresiva; y las medidas que tomó de inmediato para restaurarlo, tanto en número como en eficiencia, fueron reflexivas y exhaustivas. En los tres años de su reinado se hizo mucho para preparar un arma que fue probada por primera vez contra él y su mejor amigo.

El ascenso de Jacobo II, que prometía justicia para Luis, precipitó la acción de Europa contra él.
La Casa de Estuardo, estrechamente aliada del Rey de Francia y que simpatizaba con su gobierno absolutista, había utilizado el todavía gran poder del soberano para frenar la enemistad política y religiosa de la nación inglesa hacia Francia.
Jaime II. añadió a las mismas simpatías políticas una fuerza de fervor católico romano que lo llevó a actos particularmente apropiados para rebelar los sentimientos del pueblo inglés, con el resultado final de expulsarlo del trono y llamarlo, por voz del Parlamento, su hija María, cuyo marido era Guillermo de Orange.

El mismo año en que Jacobo se convirtió en rey, comenzó una vasta combinación diplomática contra Francia. Este movimiento tenía dos lados, religioso y político. Los Estados protestantes se enfurecieron ante las crecientes persecuciones de los protestantes franceses, y sus sentimientos se hicieron más fuertes a medida que la política de Jacobo de Inglaterra se mostraba cada vez más [176] inclinada hacia Roma. Los estados protestantes del norte, Holanda, Suecia y Brandeburgo, formaron alianzas; y contaban para su apoyo con el emperador de Austria y Alemania, con España y otros estados católicos romanos cuyos motivos eran la aprensión y la ira políticas. Últimamente, el emperador había tenido éxito contra los turcos, lo que le había dejado las manos libres para actuar contra Francia. El 9 de julio de 1686 se firmó en Augsburgo un acuerdo secreto entre el emperador, los reyes de España y Suecia y varios príncipes alemanes. Al principio su objetivo era sólo defensivo contra Francia, pero fácilmente podía convertirse en una alianza ofensiva. Este pacto tomó el nombre de Liga de Augsburgo, y de ahí la guerra general que siguió dos años más tarde se llamó Guerra de la Liga de Augsburgo.

El año siguiente, 1687, se produjeron éxitos aún mayores del Imperio sobre los turcos y húngaros. Era evidente que Francia no podía esperar más de las desviaciones en ese trimestre. Al mismo tiempo, el descontento de los ingleses y las ambiciones del Príncipe de Orange, que no esperaba de su acceso al trono de Inglaterra ningún engrandecimiento personal ordinario, sino el cumplimiento de su más fuerte deseo y convicción política: frenar para siempre el poder de Luis XIV, se hizo cada vez más claro. Pero para su expedición a Inglaterra, William necesitaba barcos, dinero y hombres de las Provincias Unidas; y se quedaron atrás, sabiendo que el resultado sería la guerra con el rey francés, quien proclamó a Jacobo su aliado. Su acción fue finalmente decidida por el rumbo de Luis, quien eligió este momento para revocar las concesiones hechas en Nimeguen al comercio holandés. El grave daño causado a los intereses materiales de Holanda invirtió la balanza. "Esta violación de las convenciones de Nimeguen", dice un historiador francés,[67] "al dar un duro golpe al comercio holandés, reduciendo su comercio europeo en más de una cuarta parte, eliminó el obstáculo que las pasiones religiosas aún encontraban en los intereses materiales, y puso toda Holanda a disposición de William, [177] ya que ninguno tiene motivos para conciliar a Francia ". Esto fue en noviembre de 1687. En el verano del año siguiente, el nacimiento de un heredero al trono inglés puso las cosas en crisis. La lealtad inglesa podría haber soportado el reinado de su padre, ya de avanzada edad, pero no podía soportar la perspectiva de una realeza católica romana continuada.

Por fin las cosas habían llegado a la crisis a la que habían estado tendiendo durante años. Luis y Guillermo de Orange, enemigos de larga data y en aquel momento las dos principales figuras de la política europea, tanto por sus fuertes personalidades como por la causa que cada uno representaba, estaban al borde de grandes acciones, cuyos efectos se dejarían sentir. a través de muchas generaciones. Guillermo, de temperamento despótico, se encontraba en las costas de Holanda mirando esperanzado hacia la Inglaterra libre, de la que estaba separado por el estrecho cinturón de agua que era la defensa del reino insular y que aún podía ser una barrera infranqueable para su propia supremacía. objetivos; porque el rey francés en ese momento podría controlar el mar si quisiera. Luis, que tenía todo el poder de Francia en sus manos, mirando hacia el Este como antes, vio cómo el continente se arremolinaba contra él; mientras que en su flanco estaba Inglaterra sinceramente hostil, anhelando entrar en la lucha contra él, pero aún sin líder. Todavía le quedaba decidir si dejaría el camino abierto para que la cabeza se uniera al cuerpo que esperaba y uniera a Holanda e Inglaterra, las dos potencias marítimas, bajo un mismo gobierno. Si atacaba Holanda por tierra y enviaba su armada superior al Canal de la Mancha, bien podría mantener a Guillermo en su propio país; tanto más cuanto que era probable que la marina inglesa, amada y mimada por el rey, tuviera más que la lealtad habitual de los marineros hacia su jefe. Fiel a la tendencia de su vida, tal vez incapaz de liberarse de ella, se volvió hacia el continente y el 24 de septiembre de 1688 declaró la guerra a Alemania y movió sus ejércitos hacia el Rin. Guillermo, lleno de alegría, vio eliminado el último obstá Retrasado durante algunas semanas por vientos contrarios, finalmente zarpó de Holanda el 30 de octubre. Más de [178] quinientos transportes, con quince mil soldados, escoltados por cincuenta buques de guerra, formaban la expedición; y es típico de su carácter político y religioso mezclado el que la mayor parte de los oficiales del ejército fueran protestantes franceses que habían sido expulsados de Francia desde la última guerra, siendo el comandante en jefe bajo el mando de Guillermo el hugonote Schomberg, ex mariscal. de Francia. La primera salida se vio frustrada por una violenta tormenta; pero navegando de nuevo el 10 de noviembre, una brisa fresca y agradable llevó los barcos a través del Estrecho y el Canal, y William desembarcó el 15 en Torbay. Antes de fin de año, Santiago había huido de su reino. El 21 de abril siguiente, Guillermo y María fueron proclamados soberanos de Gran Bretaña, e Inglaterra y Holanda se unieron para la guerra que Luis había declarado contra las Provincias Unidas tan pronto como se enteró de la invasión de Guillermo. Durante todas las semanas que se preparó y retrasó la expedición, el embajador francés en La Haya y el ministro de Marina rogaron al rey que la detuviera con su gran poder marítimo, un poder tan grande que la flota francesa en los primeros años de la guerra superaban en número a los de Inglaterra y Holanda juntos; pero Luis no lo haría. La ceguera parece haber afectado tanto a los reyes de Inglaterra como a los de Francia; porque James, en medio de todos sus temores, rechazó firmemente cualquier ayuda de la flota francesa, confiando en la fidelidad de los marineros ingleses a su persona, aunque sus intentos de celebrar misa a bordo de los barcos habían ocasionado un alboroto y un motín que casi terminó en las tripulaciones arrojaron a los sacerdotes por la borda.

Francia entró así en la Guerra de la Liga de Augsburgo sin un solo aliado. "Lo que su política más temía, lo que había evitado durante mucho tiempo, se cumplió. Inglaterra y Holanda no sólo estaban aliadas, sino unidas bajo el mismo jefe; e Inglaterra entró en la coalición con todo el entusiasmo de las pasiones contenidas durante mucho tiempo por los Estuardo. política." En cuanto a la guerra marítima, las distintas batallas tienen mucho menos valor táctico que las de De Ruyter. Los principales puntos de interés estratégico son el fracaso de Luis, que tenía una superioridad decidida en el [179] mar, para apoyar adecuadamente a Jaime II. en Irlanda, que le permaneció fiel, y la paulatina desaparición del océano de las grandes flotas francesas, que Luis XIV. ya no podía mantener, a costa de la política continental que él mismo había elegido. Un tercer punto de menor interés es el carácter peculiar y las grandes proporciones que adquirieron las guerras destructoras del comercio y corsarias de los franceses a medida que sus grandes flotas iban desapareciendo. Esto, y el gran efecto producido por ello, parecerá al principio contradecir lo que se ha dicho en cuanto a

la insuficiencia general de tal guerra cuando no está apoyada por flotas; pero un examen de las condiciones, que se hará más adelante, mostrará que la contradicción es más aparente que real.

Enseñado por la experiencia del último conflicto, el principal esfuerzo del rey francés, en la guerra general que se había provocado, debería haber estado dirigido contra las potencias marítimas, contra Guillermo de Orange y la alianza angloholandesa. El punto más débil en la posición de William era Irlanda; aunque en la propia Inglaterra no sólo había muchos partidarios del rey exiliado, sino que incluso aquellos que habían llamado a Guillermo cercaban su realeza con celosas restricciones. Su poder no estuvo seguro mientras Irlanda no fuera sometida. James, que había huido de Inglaterra en enero de 1689, desembarcó en Irlanda en marzo siguiente, acompañado por tropas francesas y un escuadrón francés, y fue recibido con entusiasmo en todas partes menos en el norte protestante. Hizo de Dublín su capital y permaneció en el país hasta julio del año siguiente. Durante estos quince meses los franceses fueron muy superiores en el mar; desembarcaron tropas en Irlanda en más de una ocasión; y los ingleses, intentando impedir esto, fueron derrotados en la batalla naval de Bantry Bay. [68] Pero aunque James estaba tan bien establecido, y era de suma importancia sostenerlo; aunque era igualmente importante evitar que William se afianzara hasta que James se fortaleciera aún más y Londonderry, que luego [180] atravesaba su famoso asedio, se redujera; y aunque los franceses fueron superiores a los ingleses y holandeses unidos en los mares en 1689 y 1690; sin embargo, el almirante inglés Rooke pudo, sin ser molestado, enviar socorros y tropas a Londonderry, y después desembarcó al mariscal Schomberg, con un pequeño ejército, cerca de Carrickfergus. Rooke detuvo las relaciones entre Irlanda y Escocia, donde había muchos partisanos de los Estuardo, y luego con su pequeño escuadrón pasó a lo largo de la costa este de Irlanda, intentó quemar el transporte marítimo en el puerto de Dublín, fracasando sólo por falta de viento, y finalmente salió de Cork. luego ocupado por James, tomó posesión de una isla en el puerto y regresó sano y salvo a Downs en octubre. Estos servicios, que levantaron el sitio de Londonderry y mantuvieron abiertas las comunicaciones entre Inglaterra e Irlanda, se extendieron durante los meses de verano; Los franceses tampoco hicieron ningún intento de detenerlos. No cabe duda de que una cooperación eficaz de la flota francesa en el verano de 1689 habría acabado con toda oposición a Jacobo en Irlanda, aislando ese país de Inglaterra, con el correspondiente perjuicio al poder de Guillermo.

Al año siguiente se cometió el mismo error estratégico y político. Es propio de una empresa como la de James, que depende de un pueblo más débil y de la ayuda extranjera, perder fuerza si no progresa; pero las posibilidades seguían a su favor, siempre que Francia cooperara de todo corazón y, sobre todo, con su flota. Es igualmente propio de una marina meramente militar como la de Francia ser más fuerte al comienzo de las hostilidades; mientras que el de las potencias marítimas aliadas se fortaleció día a día, aprovechando los vastos recursos de su navegación mercante y su riqueza. La disparidad de fuerza todavía estaba a favor de Francia en 1690, pero no era tan grande como el año anterior.
La cuestión más importante era hacia dónde dirigirlo. Hubo dos cursos principales, que implicaban dos puntos de vista de la estrategia naval. Una era actuar contra la flota aliada, cuya derrota, si era lo suficientemente grave, podría implicar la caída del trono de Guillermo en Inglaterra; la otra era hacer que la flota fuera subsidiaria de la campaña irlandesa. El rey francés [181] optó por lo primero, lo que sin duda era lo correcto; pero no había razón para descuidar, como lo hizo, el importante deber de cortar las comunicaciones entre las dos islas. Ya en marzo había enviado una gran flota con seis mil soldados y pertrechos de guerra, que desembarcaron sin problemas en los puertos del sur de Irlanda; pero después de realizar ese servicio, los barcos empleados regresaron a Brest, y allí permanecieron inactivos durante mayo y junio mientras se reunía la gran flota al mando del conde de Tourville.
Durante esos dos meses, los ingleses estaban reuniendo un ejército en su costa occidental, y el 21 de junio, William embarcó sus fuerzas en Chester a bordo de doscientos ochenta y ocho transportes, escoltados por sólo seis buques de guerra. El día 24 desembarcó en Carrickfergus y los barcos de guerra fueron despedidos para unirse a la gran flota inglesa, lo que, sin embargo, no pudieron hacer; Mientras tanto, los barcos de Tourville se hicieron a la mar y ocuparon el canal hacia el este.
No hay nada más sorprendente que el descuido mostrado por ambas partes contendientes, durante el tiempo que Irlanda estuvo en disputa, en cuanto a las comunicaciones de sus oponentes con la isla; pero esto fue especialmente extraño en el caso de los franceses, ya que tenían fuerzas mayores y debieron haber recibido información bastante precisa de lo que estaba sucediendo de personas descontentas en Inglaterra. Parece que un escuadrón de veinticinco fragatas, que contarían con el apoyo de barcos de línea, fueron enviados a trabajar en el canal de St. George; pero nunca llegaron a su puesto, y sólo diez de las fragatas habían llegado hasta Kinsale cuando James lo perdió todo en la batalla del Boyne. Las comunicaciones inglesas ni siquiera estuvieron amenazadas durante una hora.

La flota de Tourville, completa en número, con setenta y ocho barcos, de los cuales setenta estaban en la línea de batalla, con veintidós brulotes, se hizo a la mar el 22 de junio, el día después de que William se embarcara. El día 30, los franceses se encontraban frente al Lizard, para consternación del almirante inglés, que se encontraba frente a la isla de Wight en una [182] actitud tan poco preparada que ni siquiera tenía barcos de vigilancia hacia el oeste. Se puso en marcha, deteniéndose frente a la costa hacia el sureste, y de vez en cuando, durante los diez días siguientes, se le unieron otros barcos ingleses y holandeses. Las dos flotas continuaron avanzando hacia el este, avistándose de vez en cuando.

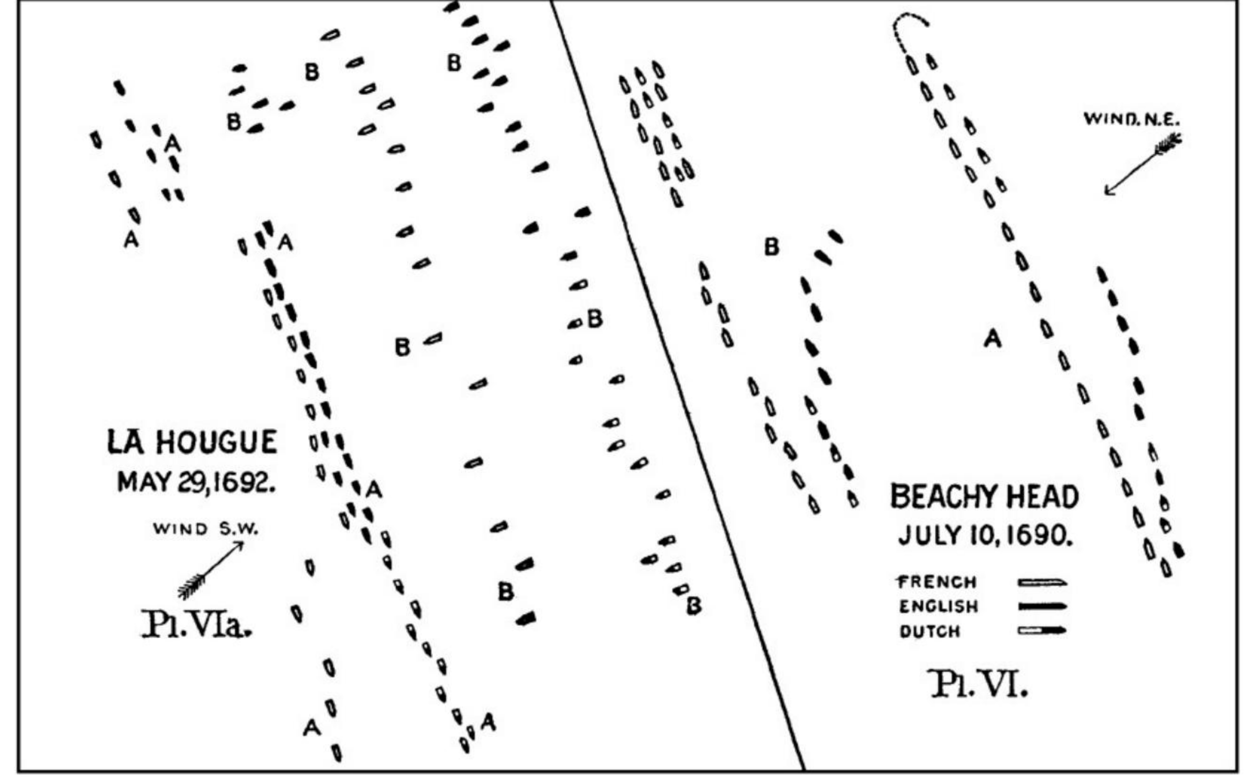
La situación política en Inglaterra era crítica. Los jacobitas eran cada vez más abiertos en sus manifestaciones, Irlanda se había rebelado con éxito durante más de un año y Guillermo estaba ahora allí, dejando sólo a la reina en Londres. La urgencia del caso era tal que el consejo decidió luchar contra la flota francesa y se enviaron órdenes a tal efecto al almirante inglés Herbert. Obedeciendo sus instrucciones, salió y el 10 de julio, estando a barlovento, con el viento del noreste, formó su línea de batalla y luego se retiró para atacar a los franceses, que lo esperaban con sus tropas. velas de trinquete hacia atrás[69] amuradas a estribor, dirigiéndose hacia el norte y hacia el oeste.

La pelea que siguió se conoce como la batalla de Beachy Head. Los barcos contratados eran setenta franceses, ingleses y holandeses según su propia cuenta cincuenta y seis, según los sesenta franceses. En la línea de batalla aliada, los holandeses estaban a la vanguardia; los ingleses, comandados personalmente por Herbert, en el centro; y la retaguardia estaba formada en parte por barcos ingleses y en parte por holandeses. Las etapas de la batalla fueron las siguientes:

1. Los aliados, estando a barlovento, atacaron juntos en línea. Como es habitual, esta maniobra fue mal realizada y, como suele suceder, la furgoneta fue atacada por el centro y por detrás, siendo la más afectada por los daños.

2. El almirante Herbert, aunque comandante en jefe, no logró atacar vigorosamente con el centro, manteniéndolo a larga distancia. La vanguardia y la retaguardia aliadas entraron en acción cerrada (Lámina VI., A). El relato de Paul Hoste[70] sobre esta maniobra de los aliados es que el almirante tenía la intención de caer principalmente sobre la retaguardia francesa. Con ese fin, cerró el centro hacia atrás y lo mantuvo a barlovento a tiros de cañón largos (lo rechazó), para evitar que los franceses viran y se doblaran en la retaguardia. [183] Si ese era su propósito, su plan, aunque aceptablemente concebido en general, era defectuoso en los detalles, ya que esta maniobra del centro dejó una gran brecha entre éste y la furgoneta. Preferiría haber atacado, como hizo Ruyter en Texel, a tantos barcos de retaguardia como pensó que podía manejar, y rechazar su furgoneta, asignándole la parte de controlar la furgoneta francesa. Se puede conceder que un almirante que, partiendo de números inferiores, no puede extenderse y cerrar una línea tan larga como su enemigo, no debería permitir que este último se superponga a los extremos de su flota; pero no debería lograr su fin, como hizo Harbert, dejando una gran abertura en el centro, sino aumentando cada intervalo entre los barcos rechazados. La flota aliada quedó así expuesta a ser duplicada en dos puntos, tanto en la vanguardia como en el centro; y ambos puntos fueron atacados.

3. El comandante de la vanguardia francesa, al ver a los holandeses cerca de su línea y más incapacitados que él, presionó a seis de sus barcos líderes hacia adelante, donde se desplazaban, y así puso a los holandeses entre dos fuegos (Lámina VI.
B).



Pl. VI. y Pl. A través de. Listar

Al mismo tiempo Tourville, al encontrarse sin adversarios en el centro, después de haber derrotado a la división de cabeza del centro enemigo, hizo avanzar a sus propios barcos de vanguardia, que las disposiciones de Harbert habían dejado sin oponentes; y estos nuevos barcos reforzaron el ataque contra los holandeses en la vanguardia (B).

Esto provocó una pelea a la cabeza de las líneas, en la que los holandeses, siendo inferiores, sufrieron mucho. Por suerte para los aliados, el viento amainó; y mientras el propio Tourville y otros barcos franceses sacaban sus botes para remolcar nuevamente y entrar en acción, los aliados fueron lo suficientemente astutos como para echar anclas con todas las velas izadas, y antes de que Tourville se diera cuenta de la situación, la marea baja, poniéndose hacia el suroeste, había arrastrado a su flota. fuera de accion. Finalmente logró anclar a una legua de su enemigo.

A las nueve de la noche, cuando cambió la marea, los aliados pesaron y se dirigieron hacia el este. Muchos de ellos habían sido tan mutilados que, según relatos ingleses, se decidió destruir los barcos inutilizados antes que arriesgarse a un enfrentamiento general para preservarlos. [184]

Tourville lo persiguió; pero en lugar de ordenar una persecución general, mantuvo la línea de batalla, reduciendo la velocidad de la flota a la de los barcos más lentos. La ocasión era precisamente una de esas en las que la pelea es admisible, incluso obligatoria. Un enemigo derrotado y en fuga debe ser perseguido con ardor y respetando el orden sólo en la medida que impida que los barcos perseguidores pierdan apoyo mutuo, condición que de ninguna manera implica rumbos y distancias relativas como se requieren al principio. o en medio de una acción bien impugnada. El hecho de no ordenar tal persecución general indica en qué bando el carácter militar de Tourville carecía de plenitud; y el fracaso se manifestó, como suele ser el caso, en el momento supremo de su carrera. Nunca tuvo otra oportunidad como ésta, la primera gran acción general en la que comandó en jefe, y que Hoste, que estaba a bordo del buque insignia, llama la victoria naval más completa jamás obtenida. Así fue en aquel momento, el más completo, pero no el más decisivo, como quizá podría haber sido. Los franceses, según Hoste, no perdieron ni un barco, y mucho menos un barco, lo que, de ser cierto, hace aún más culpable la lentitud de la persecución; mientras los aliados huyeron, arrojaron a tierra dieciséis de sus barcos y los quemaron a la vista del enemigo, que los persiguió hasta los Downs. De hecho, los ingleses calculan que la pérdida aliada fue de sólo ocho barcos, una estimación que probablemente sea tan completa en un sentido como la de los franceses en el otro. Herbert llevó su flota al Támesis y frustró la persecución del enemigo quitando las boyas.

El de Tourville es el único gran nombre histórico entre los marinos de esta guerra, si exceptuamos los renombrados corsarios a cuya cabeza estaba Jean Bart. Entre los ingleses, no se puede atribuir mérito extraordinario a ninguno de los hombres valientes y emprendedores que comandaban escuadrones. Tourville, que para entonces había servido a bordo durante casi treinta años, era a la vez marinero y militar. Con un coraje soberbio, [185] del que había dado ejemplos deslumbrantes en su juventud, había prestado servicio allí donde las flotas francesas habían luchado: en la guerra angloholandesa, en el Mediterráneo y contra los piratas de Berbería. Al alcanzar el rango de almirante, comandó personalmente todas las flotas más grandes enviadas durante los primeros años de esta guerra, y aportó al mando un conocimiento científico de las tácticas, basado tanto en la teoría como en la experiencia, unido a ese conocimiento práctico de las armas. tarea de marinero que es necesaria para aplicar los principios tácticos en el océano de la mejor manera posible. Pero con todas estas altas cualidades parece haber fracasado, como tantos guerreros fracasan, en la capacidad de asumir una gran responsabilidad. [72] La cautela en su persecución de los aliados después de Beachy Head, aunque tan diferente en apariencia, provino del mismo rasgo que lo impulsó dos años más tarde a llevar su flota a una destrucción casi segura en La Hougue, porque tenía la orden del rey. en su bolsillo. Era lo suficientemente valiente para hacer cualquier cosa, pero no lo suficientemente fuerte como para soportar las cargas más pesadas. Tourville fue, de hecho, el precursor de los tácticos cuidadosos y hábiles de la era venidera, pero todavía con el sabor de la lucha impetuosa y dura que caracterizó a los comandantes marítimos del siglo XVII. Sin duda, después de Beachy Head, sintió que lo había hecho muy bien y que podía estar satisfecho; pero no podría haber actuado como lo hizo si hubiera sentido, para usar las palabras de Nelson, que "si hubiéramos tomado diez barcos de los once del enemigo y hubiéramos dejado escapar al undécimo, pudiendo capturarlo, nunca podría haber actuado así". buen día."

El día después de la lucha marítima frente a Beachy Head, con sus grandes pero aún parciales resultados, la causa de James II. se perdió en tierra en Irlanda. El ejército que a William se le había permitido transportar allí sin ser molestado era superior en número y calidad al de James, así como el propio William era superior como líder al ex rey. El consejo de Luis XIV. Era que James debía evitar una acción decisiva, retirándose si fuera [186] necesario al Shannon, en medio de un país totalmente dedicado a él. Sin embargo, era mucho pedir este abandono de la capital después de más de un año de ocupación, con todo el consiguiente efecto moral; Habría sido mucho más útil detener el aterrizaje de William. James se comprometió a cubrir Dublín, tomando la línea del río Boyne, y allí, el 11 de julio, los dos ejércitos se encontraron, con el resultado de que James fue completamente derrotado. El propio rey huyó a Kinsale, donde encontró diez de aquellas fragatas que debían controlar el canal de St. George. Se embarcó y de nuevo se refugió en Francia, rogando a Luis que mejorara la victoria en Beachy Head desembarcándolo con

otro ejército francés en la propia Inglaterra. Luis se negó airadamente y ordenó que las tropas que aún quedaban en Irlanda fueran retiradas de inmediato.

Las posibilidades de un levantamiento a favor de James, al menos en las costas del Canal, si es que existían, estaban muy exageradas por su propia imaginación. Después de la retirada segura de la flota aliada al Támesis, Tourville, siguiendo sus instrucciones, realizó varias manifestaciones en el sur de Inglaterra; pero fueron completamente infructuosos al intentar mostrar cualquier muestra de apego a la causa de los Estuardo.

En Irlanda fue diferente. El ejército irlandés con su contingente francés retrocedió, después de la batalla del Boyne, al Shannon, y allí nuevamente opuso resistencia; mientras Luis, cediendo a su primer impulso de ira, continuó enviando refuerzos y suministros. Pero la creciente urgencia de la guerra continental le impidió brindar suficiente apoyo, y la guerra en Irlanda llegó a su fin poco más de un año después, con la derrota en Aghrim y la capitulación de Limerick. La batalla del Boyne, que por su peculiar color religioso ha adquirido una celebridad un tanto ficticia, puede considerarse como la fecha en la que la corona inglesa fue fijada firmemente en la cabeza de Guillermo. Sin embargo, sería más exacto decir que el éxito de Guillermo, y con él el éxito de Europa contra Luis XIV. en la Guerra de la Liga de Augsburgo, se debió a los errores y fracaso de la campaña naval francesa de 1690; aunque en esa campaña se [187] obtuvo el éxito más conspicuo que los franceses hayan obtenido jamás en el mar sobre los ingleses. En cuanto a las operaciones militares más llamativas, es curioso observar que Tourville zarpó el día después de que William abandonara Chester y ganó Beachy Head el día antes de la batalla del Boyne; pero el verdadero fracaso residió en permitir que William transportara ese sólido cuerpo de hombres sin obstáculos. Podría haber sido favorable a la política francesa permitirle entrar en Irlanda, pero no con semejante fuerza a sus espaldas. El resultado de la campaña irlandesa fue asentar a Guillermo con seguridad en el trono inglés y establecer la alianza angloholandesa; y la unión de los dos pueblos del mar bajo una sola corona fue la promesa, a través de su capacidad comercial y marítima, y la riqueza que obtuvieron del mar, de la continuación exitosa de la guerra por parte de sus aliados en el continente.

El año 1691 se distinguió por un solo gran acontecimiento marítimo. Esto fue conocido posteriormente en Francia como el crucero "de aguas profundas" o "alta mar" de Tourville; y el recuerdo de ello como una brillante exhibición estratégica y táctica permanece hasta el día de hoy en la marina francesa. Ese poder de permanencia, del que ya se ha hablado como distintivo de las naciones cuyo poder marítimo no es una mera institución militar, sino que se basa en el carácter y los objetivos de la gente, ahora había entrado en juego con los aliados. A pesar de la derrota y pérdida de Beachy Head, las flotas unidas tomaron el mar en 1691 con cien barcos de línea bajo el mando del almirante Russell. Tourville sólo pudo reunir setenta y dos, el mismo número que el año anterior. "Con ellos salió de Brest el 25 de junio. Como el enemigo aún no había aparecido en las costas del Canal, tomó su territorio de crucero en la entrada, enviando barcos de vigilancia en todas direcciones. Informado de que los aliados se habían estacionado cerca de las Sorlingas. Para cubrir el paso de un convoy procedente del Levante, Tourville no dudó en dirigirse a las costas inglesas, donde también se esperaba la inminente llegada de otra flota mercante procedente de Jamaica. Engañando a los cruceros ingleses con rumbos falsos, [188] llegó a estas últimas. flota, tomó de ella varios barcos y la dispersó antes de que Russell pudiera venir a luchar contra él. Cuando por fin Tourville estuvo en presencia de la flota aliada, maniobró con tanta habilidad, manteniendo siempre el barómetro, que el enemigo, alejado Se adentró en el océano y perdió cincuenta días sin encontrar oportunidad de entablar combate. Durante este tiempo, los corsarios franceses, dispersos por todo el Canal, hostigaron el comercio enemigo y protegieron los convoyes enviados a Irlanda. Agotado por esfuerzos infructuosos, Russell puso rumbo a la costa irlandesa. Tourville, después de haber protegido el regreso de los convoyes franceses, ancló de nuevo en Brest Roads."

Las capturas reales realizadas por la propia flota de Tourville fueron insignificantes, pero su utilidad para la guerra destructora del comercio de los franceses, al ocupar a los aliados, es obvia; sin embargo, la pérdida del comercio inglés no fue tan grande este año como el siguiente. Las principales pérdidas de los aliados parecen haber ocurrido en el comercio holandés en el Mar del Norte.

Las dos guerras, continental y marítima, que se libraban, aunque simultáneas, eran todavía independientes entre sí. Es innecesario en relación con nuestro tema mencionar las operaciones del primero. En 1692 se produjo el gran desastre de la flota francesa conocido como la batalla de La Hougue.
En sí mismo, considerado tácticamente, tiene poca importancia y los resultados reales han sido muy exagerados; pero la información popular la ha convertido en una de las batallas navales más famosas del mundo y, por lo tanto, no puede pasarse por alto por completo.

Engañado por los informes de Inglaterra, y aún más por las declaraciones de James, quien alimentaba con cariño su creencia de que el apego de muchos oficiales navales ingleses a su persona era mayor que su amor por la patria o la fidelidad a su confianza, Luis XIV. decidido a intentar una invasión de la costa sur de Inglaterra, dirigida por James en persona. Como primer paso, Tourville, al frente de entre cincuenta y sesenta barcos de línea, trece [189]

de los cuales vendrían de Toulon, debía enfrentarse a la flota inglesa; de donde se esperaban tantas deserciones que, con la consiguiente desmoralización, darían a los franceses una victoria fácil y total. El primer problema fue que la flota de Tolón, retrasada por vientos contrarios, no pudo unirse; y Tourville se hizo a la mar con sólo cuarenta y cuatro barcos, pero con una orden perentoria del rey de luchar cuando se encontrara con el enemigo, fueran pocos o muchos, y pasara lo que pasara.

El 29 de mayo, Tourville vio a los aliados hacia el norte y hacia el este; eran noventa y nueve barcos de línea. Como el viento era del suroeste, tuvo la opción de combatir, pero primero convocó a todos los oficiales de bandera a bordo de su propio barco y les preguntó si debía luchar. Todos dijeron que no, y entonces les entregó la orden del rey.[73] Nadie se atrevió a discutir eso; aunque, si lo hubieran sabido, ya entonces barcos ligeros con órdenes contrarias estaban buscando a la flota. Los demás oficiales regresaron entonces a sus barcos, y toda la flota se mantuvo alejada hacia los aliados, que los esperaban amurados a estribor, en dirección sur-sureste, con los holandeses ocupando la vanguardia y los ingleses en el centro y la retaguardia. Cuando estuvieron a poca distancia, los franceses mantuvieron el viento en el mismo rumbo, manteniendo el barómetro. Tourville, siendo tan inferior en número, no pudo evitar por completo que la línea enemiga se extendiera hasta la retaguardia de la suya, que también era necesariamente débil por su extrema longitud; pero evitó el [190] error de Herbert en Beachy Head, manteniendo su vanguardia rechazada con largos intervalos entre los barcos, para controlar la vanguardia enemiga, y enfrentándose estrechamente con su centro y retaguardia (Lámina VIa. A, A, A). No es necesario seguir las fases de esta lucha desigual; El resultado extraordinario fue que cuando cesaron los disparos por la noche, a consecuencia de una espesa niebla y de la calma, ni un solo barco francés había ondeado sus banderas ni se había hundido. Ninguna marina podía dar mayor prueba de espíritu y eficiencia militar, y la habilidad marinera y táctica de Tourville contribuyeron en gran medida al resultado, que también hay que confesar no era digno de crédito para los aliados. Las dos flotas fondearon al anochecer (B, B, B), quedando un cuerpo de barcos ingleses (B') al sur y al oeste de los franceses. Posteriormente, estos cortaron sus cables y se dejaron llevar a través de la línea francesa en para reunirse con su cuerpo principal; al hacerlo fueron tratados con rudeza.

Habiendo reivindicado ampliamente el honor de su flota y demostrado la inutilidad de continuar la lucha, Tourville pensó ahora en la retirada, que comenzó a medianoche con un ligero viento del noreste y continuó durante todo el día siguiente. Los aliados persiguieron, siendo los movimientos de los franceses muy embarazosos por el estado averiado del buque insignia "Royal Sun", el mejor barco de la marina francesa, que el almirante no podía decidirse a destruir. La dirección de la retirada principal era hacia las Islas del Canal, con treinta y cinco barcos con el almirante; de ellos veinte pasaron con la corriente de la marea a través del peligroso paso conocido como la Carrera de Alderney, entre la isla de ese nombre y el continente, y llegaron sanos y salvos a St. Malo. Antes de que los quince restantes pudieran seguirlo, la marea cambió; y las anclas que habían sido echadas arrastrando, estas naves fueron llevadas hacia el este y a sotavento del enemigo. Tres buscaron refugio en Cherburgo, que entonces no tenía rompeolas ni puerto, los doce restantes en el cabo La Hougue; y todos fueron quemados por sus propias tripulaciones o por los aliados. Los franceses perdieron así quince de [191] los mejores barcos de su armada, el menor de los cuales llevaba sesenta cañones; pero esto fue poco más que la pérdida de los aliados en Beachy Head. La impresión causada en la mente del público, acostumbrado a las glorias y éxitos de Luis XIV, fue desproporcionada con los resultados y borró el recuerdo de la espléndida abnegación de Tourville y sus seguidores. La Hougue fue también la última acción general librada por la flota francesa, que disminuyó rápidamente en los años siguientes, de modo que este desastre pareció ser su golpe mortal. De hecho, sin embargo, Tourville se hizo a la mar al año siguiente con setenta barcos, y las pérdidas fueron reparadas en ese momento. La decadencia de la marina francesa no se debió a ninguna derrota, sino al agotamiento de Francia y al gran coste de la guerra continental; y esta guerra fue sostenida principalmente por los dos pueblos del mar cuya unión quedó asegurada por el éxito de Guillermo en la campaña irlandesa. Sin afirmar que el resultado habría sido diferente si las operaciones navales de Francia hubieran sido dirigidas de otro modo en 1690, se puede decir con seguridad que su mala dirección fue la causa inmediata de que las cosas resultaran como lo hicieron, y la primera causa de la decadencia del Armada francesa.

Los cinco años restantes de la Guerra de la Liga de Augsburgo, en la que toda Europa estaba en armas contra Francia, no están marcados por grandes batallas navales ni por ningún acontecimiento marítimo de primera importancia. Para apreciar el efecto del poder marítimo de los aliados, es necesario resumir y condensar un relato de la presión silenciosa y constante que ejerció y mantuvo en todos los sectores contra Francia. De hecho, así es como suele actuar el poder marítimo, y precisamente por ser tan silencioso en su funcionamiento, es más probable que pase desapercibido y haya que señalarlo con cierta atención.

El jefe de la oposición a Luis XIV. era Guillermo III, y sus gustos eran militares más que navales combinados con la dirección de la política de Luis de hacer que la guerra activa fuera continental en lugar de marítima; mientras que la retirada gradual de las grandes flotas francesas, al dejar a las armadas aliadas sin enemigos en el mar, funcionó de la [192] misma manera. Además, la eficiencia de la marina inglesa, que duplicaba en número a la holandesa,

estaba en ese momento en un tono bajo; los efectos desmoralizadores del reinado de Carlos II. no pudo superarse por completo durante los tres años de gobierno de su hermano, y había una causa aún más grave de problemas que surgía del estado político de Inglaterra. Se ha dicho que James creía que los oficiales navales y marineros estaban apegados a su persona; y, con razón o injustamente, este pensamiento también estaba en la mente de los gobernantes actuales, causando dudas sobre la lealtad y confiabilidad de muchos oficiales y tendiendo a traer confusión a la administración naval.
Se nos dice que "las quejas formuladas por los comerciantes estaban muy bien fundamentadas y demostraban la locura de preferir hombres no calificados a la junta que dirigía el poder naval de Inglaterra; y sin embargo, el daño no pudo enmendarse, porque las personas más experimentadas que habían estado mucho tiempo en el servicio se pensaba que estaban descontentos, y parecía que el remedio podría haber resultado peor que la enfermedad." [74] La sospecha reinaba en el gabinete y la ciudad, las facciones y la irresolución entre los oficiales; y un hombre desafortunado o incapaz de actuar sabía que a su desventura podría seguirle una acusación aún más grave de traición.

Después de La Hougue, la acción militar directa de las armadas aliadas se ejerció de tres maneras principales, siendo la primera los ataques a los puertos franceses, especialmente los del Canal de la Mancha y los cercanos a Brest. Estos rara vez tenían en mente más que daños locales y la destrucción del transporte marítimo, particularmente en los puertos de donde partían los corsarios franceses; y aunque en algunas ocasiones el número de tropas embarcadas era grande, Guillermo se proponía poco más que la diversión que tales amenazas provocaban, obligando a Luis a tomar tropas del campo para la defensa costera. Puede decirse en general de todas estas empresas contra la costa francesa, en ésta y en guerras posteriores, que surtieron poco efecto, e incluso como distracción no debilitaron en gran medida a los ejércitos franceses. Si los puertos [193] franceses hubieran estado peor defendidos, o si las vías fluviales francesas se hubieran abierto hacia el corazón del país, como nuestras propias bahías de Chesapeake y Delaware y los estrechos del Sur, el resultado podría haber sido diferente.

En segundo lugar, las armadas aliadas tenían un gran valor militar directo, aunque no libraron batallas cuando Luis XIV. decidió en 1694 hacer ofensiva su guerra contra España. España, aunque tan débil en sí misma, todavía resultaba problemática por su posición en la retaguardia de Francia; y Luis finalmente decidió obligarla a la paz llevando la guerra a Cataluña, en la costa noreste. El movimiento de sus ejércitos fue secundado por su flota al mando de Tourville; y la reducción de esa difícil provincia continuó rápidamente hasta que el acercamiento de las armadas aliadas con una fuerza muy superior hizo que Tourville se retirara a Toulon. Esto salvó a Barcelona; y desde ese momento hasta que las dos naciones marítimas decidieron hacer la paz, mantuvieron sus flotas en la costa española y detuvieron el avance francés. Cuando, en 1697, Guillermo se mostró dispuesto a la paz y España la rechazó, Luis volvió a invadir, la flota aliada no apareció y Barcelona cayó. Al mismo tiempo, se dirigió con éxito una expedición naval francesa contra Cartagena, en América del Sur, y ante los dos golpes, que dependían ambos del control del mar, España cedió.

La tercera función militar de las armadas aliadas era la protección de su comercio marítimo; y en esto, si se puede confiar en la historia, fracasaron rotundamente. En ningún momento la guerra contra el comercio se ha llevado a cabo en mayor escala y con mayores resultados que durante este período; y sus operaciones fueron más amplias y devastadoras en el mismo momento en que las grandes flotas francesas estaban desapareciendo, en los años inmediatamente posteriores a La Hougue, contradiciendo aparentemente la afirmación de que tal guerra debía basarse en flotas poderosas o puertos marítimos vecinos. Se debe una discusión un tanto completa, ya que la dificultad para el comercio causada por los corsarios fue un factor importante para que las naciones marítimas desearan la paz; del mismo modo que los subsidios que su comercio les permitía pagar [194] a los ejércitos continentales, además de mantener los suyos propios, fueron el principal medio por el cual se prolongó la guerra y se logró que Francia se reconciliara. El ataque y la defensa del comercio es todavía una cuestión viva.

En primer lugar, debe observarse que la decadencia de la flota francesa fue gradual y que el efecto moral de su aparición en el Canal, su victoria en Beachy Head y su valiente conducta en La Hougue permanecieron durante algún tiempo impresos en la flota francesa. mentes de los aliados. Esta impresión hizo que sus barcos se mantuvieran juntos en flotas, en lugar de dispersarse en persecución de los cruceros enemigos, y así proporcionó a estos últimos un apoyo casi equivalente a una guerra activa en los mares. Una vez más, la eficiencia de la marina inglesa, como ya se ha dicho, era baja, y su administración quizás peor; mientras que la traición en Inglaterra dio a los franceses la ventaja de tener mejor información. Así, al año siguiente de La Hougue, los franceses, habiendo recibido información precisa de un gran convoy que navegaba hacia Esmirna, enviaron a Tourville en mayo, haciéndolo hacerse a la mar antes de que los aliados estuvieran listos para bloquearlo en Brest, como habían pretendido. Este retraso se debió a una mala administración, como también a la desgracia de que el gobierno inglés no se enteró de la partida de Tourville hasta que su propia flota zarpó con el comercio. Tourville sorprendió al convoy cerca del Estrecho, destruyó o capturó cien de cuatrocientos barcos y dispersó al resto. Éste no es un caso de simple guerra de crucero, pues la flota de Tourville estaba compuesta por setenta y un barcos; pero demuestra la incompetencia de la administración inglesa. En verdad, fue inmediatamente después de La Hougue cuando las depredaciones de los cruceros se volvieron más ruinosas; y la razón era doble: en primer lugar, la flota aliada se mantuvo junta en Spithead durante dos meses o más, reuniendo tropas para desembarcar en el continente, dejando así el

cruceros sin ser molestados; y en segundo lugar, los franceses, al no poder enviar su flota nuevamente ese verano, permitieron que los marineros tomaran servicio en barcos privados, aumentando así en gran medida el número de estos últimos. Las dos causas trabajando juntas dieron impunidad y extensión a la destrucción del comercio que causó una tremenda protesta en Inglaterra. [195] "Hay que confesar", dice el cronista naval inglés, "que nuestro comercio sufrió mucho menos el año anterior, cuando los franceses eran dueños del mar, que este, cuando su gran flota quedó bloqueada en el puerto". Pero la razón fue que los franceses, que tenían poco comercio y un número comparativamente grande de marineros, principalmente empleados en la flota, pudieron, cuando esto pasó, entregarlos a los cruceros. A medida que la presión de la guerra aumentó y Luis continuó reduciendo el número de sus barcos en servicio, se dio otro aumento a los destructores del comercio. "Los barcos y los oficiales de la marina real fueron prestados, bajo ciertas condiciones, a empresas privadas o a compañías que deseaban emprender empresas corsarias, en las que ni siquiera los ministros del gabinete desdeñaban tomar parte;" de hecho, se les instó a hacerlo para complacer al rey. Las condiciones generalmente establecían que una cierta proporción de las ganancias debía ir al rey, a cambio del uso de los barcos. Un empleo así sería desmoralizador para cualquier servicio militar, pero no necesariamente de una vez; y las condiciones dieron al corso un tono y una energía que no siempre puede tener. En realidad, el tesoro público, al no poder mantener la marina, se asoció con capital privado, arriesgando sólo material que de otro modo sería inútil y buscando ganancias robando al enemigo. La destrucción del comercio en esta guerra tampoco fue una mera tarea de cruceros individuales; escuadrones de tres o cuatro hasta media docena de barcos actuaban juntos bajo el mando de un solo hombre, y es justo decir que bajo marineros como Jean Bart, Forbin y Duguay-Trouin, estaban incluso más dispuestos a luchar que a saquear. La mayor de estas expediciones privadas, y la única que se alejó de las costas francesas, fue dirigida en 1697 contra Cartagena, en el continente español. Contaba con siete barcos de línea y seis fragatas, además de buques más pequeños, y transportaba dos mil ochocientos soldados. El objetivo principal era hacer una contribución a la ciudad de Cartagena; pero su efecto sobre la política de España fue marcado y condujo a la paz.

[196]

Tal temperamento y concertación de acción contribuyeron en gran medida a suplir el lugar de las flotas de apoyo, pero no pudieron hacerlo del todo; y aunque los aliados continuaron manteniendo unidas sus grandes flotas, a medida que avanzaba la guerra y mejoraba la eficiencia de la administración, la destrucción del comercio quedó dentro de sus límites. Al mismo tiempo, como prueba de cuánto sufrieron los cruceros sin apoyo, incluso en estas condiciones favorables, puede mencionarse que los ingleses informan que cincuenta y nueve barcos de guerra fueron capturados contra dieciocho admitidos por los franceses durante la guerra: diferencia que un historiador naval francés atribuye, con mucha probabilidad, a que los ingleses no distinguieron entre los barcos de guerra propiamente dichos y los prestados a empresas privadas. Las capturas de corsarios reales no aparecen en la lista citada. "La destrucción del comercio de esta guerra, por lo tanto, estuvo marcada por las características particulares de los cruceros que actuaban juntos en escuadrón, no lejos de su base, mientras que el enemigo pensaba que era mejor mantener su flota concentrada en otra parte; a pesar de lo cual, y de la mala administración de En la marina inglesa, los cruceros estaban cada vez más controlados a medida que desaparecían las grandes flotas francesas." Por lo tanto, los resultados de la guerra de 1689-1697 no vician la conclusión general de que "una guerra de crucero que destruye el comercio, para ser destructiva, debe ser secundada por una guerra de escuadrones y por divisiones de barcos de línea; lo cual, obligando al enemigo a unir sus fuerzas, permite a los cruceros hacer intentos afortunados en su negocio. Sin tal respaldo, el resultado será simplemente la captura de los cruceros." Hacia el final de esta guerra la verdadera tendencia se estaba haciendo evidente, y se vio aún más claramente en la siguiente, cuando la marina francesa se había hundido a un estado de debilidad aún menor.

A pesar de sus pérdidas, las naciones marítimas hicieron bien su causa. La guerra, que comenzó con los franceses a la ofensiva, terminó por reducirlos en todas partes a la defensiva y obligó a Luis a violentar de inmediato sus prejuicios más fuertes y sus deseos políticos más razonables, reconociendo como rey de Inglaterra a quien parecía. considerado un usurpador y su propio enemigo empedernido. A primera vista, y considerada en su conjunto, esta guerra parecerá casi en su totalidad una lucha por la tierra, [197] que se extenderá desde los Países Bajos españoles a lo largo de la línea del Rin, hasta Saboya en Italia y Cataluña en España. Las luchas marítimas en el Canal de la Mancha, la lucha irlandesa que se aleja en la distancia, parecen meros episodios; mientras que la acción subyacente del comercio y el comercio se ignora por completo, o se advierte sólo cuando sus protestas hablan de sus sufrimientos. Sin embargo, el comercio y el transporte marítimo no sólo soportaron la carga del sufrimiento, sino que, en general, pagaron a los ejércitos que luchaban contra los franceses; y este giro de la corriente de riqueza de ambas naciones marítimas hacia las arcas de sus aliados estuvo tal vez determinado, ciertamente acelerado, por la mala dirección de esa supremacía naval con la que Francia comenzó la guerra. Entonces era posible, como suele ser posible, que una armada militar realmente excelente y de fuerza superior asestara un golpe abrumador a un rival menos preparado; pero se dejó pasar la oportunidad y el poder marítimo de los aliados, esencialmente más fuerte y mejor fundamentado, tuvo tiempo de afirmarse.

La paz firmada en Ryswick en 1697 fue muy desventajosa para Francia; perdió todo lo que había ganado desde la Paz de Nimeguen, diecinueve años antes, con la única e importante excepción de Estrasburgo. Todo eso Luis XIV. había ganado mediante truco o fuerza durante los años de paz. Se hicieron inmensas restituciones a Alemania y España. En la medida en que estos últimos se fabricaban en los Países Bajos, eran inmediatamente

ventaja de las Provincias Unidas, y de hecho de toda Europa, así como de España. Para las dos naciones marítimas, los términos del tratado dieron beneficios comerciales, que tendieron a aumentar su propio poder marítimo y al consiguiente perjuicio del de Francia.

Francia había librado una lucha gigantesca; estar sola como lo hizo entonces, y como lo ha hecho más de una vez desde entonces, contra toda Europa es una gran hazaña. Sin embargo, se puede decir que así como las Provincias Unidas enseñaron la lección de que una nación, por activa y emprendedora que sea, no puede depender únicamente de recursos externos, si es intrínsecamente débil en número y territorio, así Francia muestra en su medida que una nación no puede subsistir indefinidamente a partir de recursos externos. por muy [198] poderoso que sea en número y fuerte en recursos internos.

Se dice que una vez un amigo encontró a Colbert mirando soñador desde sus ventanas, y al preguntarle sobre el tema de sus meditaciones, recibió esta respuesta: "Al contemplar los campos fértiles ante mis ojos, recuerdo los que he visto en otros lugares; ¡Qué país tan rico es Francia! Esta convicción le sostuvo en medio de los numerosos desalientos de su vida oficial, cuando luchaba por hacer frente a las dificultades económicas derivadas de las extravagancias y guerras del rey; y ha sido justificado por todo el curso de la historia de la nación desde sus días. Francia es rica en recursos naturales, así como en la industria y el ahorro de su pueblo. Pero ni las naciones ni los hombres individuales pueden prosperar si se les separa del contacto natural con los de su especie; Cualquiera que sea el vigor natural de la constitución, requiere un entorno saludable y libertad para atraer hacia sí, de cerca y de lejos, todo lo que conduzca a su crecimiento, fortaleza y bienestar general. No sólo el organismo interno debe funcionar satisfactoriamente, los procesos de decadencia y renovación, de movimiento y circulación, deben continuar fácilmente, sino que, de fuentes externas a ellos mismos, tanto la mente como el cuerpo deben recibir alimento saludable y variado. Con todas sus dotes naturales, Francia se consumió por la falta de ese intercambio vivo entre las diferentes partes de su propio cuerpo y el intercambio constante con otras personas, que se conoce como comercio, interno o externo. Decir que la guerra fue la causa de estos defectos es afirmar al menos una verdad parcial; pero no agota la cuestión. La guerra, con sus numerosos sufrimientos reconocidos, es sobre todo dañina cuando separa a una nación de las demás y la arroja sobre sí misma. Es cierto que puede haber períodos en los que estos shocks bruscos tengan un efecto tonificante, pero son excepcionales y de corta duración, y no invalidan la afirmación general. Tal aislamiento fue el destino de Francia durante las últimas guerras de Luis XIV, y estuvo a punto de destruirla; mientras que salvarla de la posibilidad de tal estancamiento era el gran objetivo de la vida de Colbert.

La guerra por sí sola no podría implicarlo, si tan sólo se pudiera posponer la guerra hasta que los procesos de circulación dentro y fuera [199] del reino estuvieran establecidos y en vigoroso funcionamiento. No existían cuando asumió el cargo; tenían que ser creados y arraigados firmemente para resistir el estallido de la guerra. No se dio tiempo para realizar esta gran obra, ni tampoco Luis XIV. apoyar los planes de su ministro convirtiendo las energías incipientes de sus dóciles y devotos súbditos en caminos favorables a él. Entonces, cuando la gran tensión cayó sobre los poderes de la nación, en lugar de obtener fuerzas de todos lados y a través de muchos canales, y someter a todo el mundo exterior a la contribución de la energía de sus comerciantes y marineros, como lo ha hecho Inglaterra en situaciones similares, fue arrojado sobre sí mismo, aislado del mundo por las armadas de Inglaterra y Holanda y el cinturón de enemigos que lo rodeaban en el continente. La única salida a este proceso de hambruna gradual era un control eficaz del mar; la creación de una fuerte potencia marítima que debería asegurar el libre juego de la riqueza de la tierra y la industria del pueblo. También para esto Francia tenía grandes ventajas naturales en sus tres costas, en el Canal de la Mancha, en el Atlántico y en el Mediterráneo; y políticamente había tenido la justa oportunidad de unir a su propio poder marítimo al de los holandeses en una alianza amistosa, hostil o al menos cautelosa hacia Inglaterra. Orgulloso de su fuerza, consciente del control absoluto de su reino, Luis desechó este fuerte refuerzo de su poder y procedió a levantar a Europa contra él mediante repetidas agresiones. En el período que acabamos de considerar, Francia justificó su confianza con un mantenimiento magnífico, y en general exitoso, de su actitud contra toda Europa; ella no avanzó, pero tampoco retrocedió mucho. Pero esta demostración de poder fue agotadora; devoró la vida de la nación, porque recurrió enteramente a sí misma y no al mundo exterior, con el que podría haberse mantenido en contacto mediante el mar. En la guerra que siguió se ve la misma energía, pero no la misma vitalidad; y Francia fue rechazada en todas partes y llevada al borde de la ruina. La lección de ambos es la misma; Las naciones, al igual que los hombres, por fuertes que sean, decaen cuando se les separa de las actividades y recursos externos que a la vez atraen y sostienen sus poderes internos. Una nación, como ya hemos demostrado, no puede vivir indefinidamente de sí misma, y la forma más fácil de comunicarse con otros pueblos y renovar sus propias fuerzas es el mar. [200]

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[66] Campbell: Vidas de los almirantes.

[67] Martín: Historia de Francia.

[68] Ver Mapa del Canal de la Mancha, etc., pág. 107.

[69] Es decir, casi inmóvil.

[70] Hoste: Tácticas navales.

[71] Ledyard dice que la orden de retirar las boyas no se cumplió (Naval History, vol. ii. p. 636).

[72] Seignelay, el ministro francés de Marina de la época, lo llamó "poltron de tête, mais pas de cœur".

[73] El autor ha seguido en el texto el relato tradicional y generalmente aceptado de las órdenes de Tourville y los motivos de su acción. Un escritor francés, el señor de Crisenoy, en un artículo muy interesante sobre la historia secreta que precedió y acompañó al acontecimiento, analiza muchas de estas declaraciones tradicionales. Según él, Luis XIV. no se hacía ilusiones sobre la lealtad de los oficiales ingleses a su bandera; y las instrucciones dadas a Tourville, aunque perentorias bajo ciertas condiciones, no lo obligaron a luchar en la situación de la flota francesa el día de la batalla.
El tono de las instrucciones, sin embargo, implicaba descontento con la acción del almirante en cruceros anteriores, probablemente en la persecución de Beachy Head, y la consiguiente duda sobre su vigor en la campaña que entonces comenzaba. Por tanto, la mortificación lo impulsó a atacar desesperadamente a la flota aliada; y, según el señor de Crisenoy, el consejo de guerra en el camarote del almirante y la dramática producción de las órdenes del rey no existían en realidad.

[74] Campbell: Vidas de los almirantes.

---

[201]

CAPÍTULO V.

ToC

Guerra de Sucesión Española, 1702-1713.—Batalla Naval de Málaga.

Durante los últimos treinta años del siglo XVII, en medio de todas las luchas armadas y diplomáticas, se había previsto claramente la llegada de un acontecimiento que plantearía nuevas y grandes cuestiones. Éste fue el fracaso de la línea real directa en esa rama de la Casa de Austria que entonces estaba en el trono español; y las cuestiones que debían determinarse cuando el actual rey, enfermo tanto de cuerpo como de mente, debía morir, eran si el nuevo monarca debía ser tomado de la Casa de Borbón o de la familia austríaca en Alemania; y si, en cualquier caso, el soberano así elevado al trono debería suceder en toda la herencia, el Imperio de España, o se debería hacer alguna partición de esa vasta herencia en interés del equilibrio del poder europeo. Pero este equilibrio de poder ya no se entendía en el sentido estricto de posesiones continentales; Se estudió de cerca el efecto de los nuevos acuerdos sobre el comercio, la navegación y el control tanto del océano como del Mediterráneo. La influencia de las dos potencias marítimas y la naturaleza de sus intereses se hacían más evidentes.

Es necesario recordar los distintos países que entonces gobernaba España para comprender las cuestiones estratégicas, como bien se las puede llamar, que ahora están por resolver. Estos fueron, en Europa, los Países Bajos (ahora Bélgica); Nápoles y el sur de Italia; Milán y otras provincias del norte; y, en el Mediterráneo, Sicilia, Cerdeña y las Islas Baleares. Córcega en ese momento pertenecía a Génova. En el hemisferio occidental, además de Cuba y Puerto Rico, España ocupaba entonces toda la parte del continente ahora dividida entre los Estados hispanoamericanos, región cuyas vastas posibilidades comerciales [202] comenzaban a comprenderse; y en el archipiélago asiático había grandes posesiones que entraban menos en la presente disputa. La excesiva debilidad de este imperio, debido a la decadencia del reino central, había hecho que hasta entonces otras naciones, ocupadas como estaban con intereses más inmediatos, miraran con indiferencia su enorme extensión. Esta indiferencia no podría durar

cuando había perspectivas de una administración más fuerte, respaldada posiblemente por alianzas con una de las grandes potencias de Europa.

Sería ajeno a nuestro tema entrar en los detalles de los acuerdos diplomáticos que, al trasladar pueblos y territorios de un gobernante a otro, buscaban alcanzar un equilibrio político pacíficamente. Se pueden exponer brevemente los puntos cardinales de la política de cada nación. El gabinete y el pueblo españoles se opusieron a cualquier solución que desmembrara el imperio. Los ingleses y los holandeses se opusieron a cualquier extensión de Francia en los Países Bajos españoles y al monopolio francés del comercio con la América española, ambos temían como resultado de colocar a un Borbón en el trono español. Luis XIV. quería Nápoles y Sicilia para uno de sus hijos, en caso de partición; dando así a Francia una posición fuerte en el Mediterráneo, pero que estaría a merced de las potencias marítimas, hecho que indujo a Guillermo III. a acceder a esta exigencia. El emperador de Austria se opuso especialmente a que estas posiciones mediterráneas desaparecieran de su familia y se negó a firmar cualquiera de los tratados de partición. Antes de que se perfeccionara cualquier acuerdo, el actual rey de España murió, pero antes de su muerte sus ministros lo indujeron a firmar un testamento, legando todos sus estados al nieto de Luis XIV, entonces duque de Anjou, conocido después como Felipe V. de España. Con esta medida se esperaba preservar el conjunto, alistando en su defensa al Estado más cercano y uno de los más poderosos de Europa, el más cercano, si se exceptúan las potencias que gobiernan el mar, que siempre están cerca de cualquier país cuyos puertos estén abiertos. a sus barcos.

Luis XIV. Aceptó el legado y, al hacerlo, se sintió obligado por honor a resistir todos los intentos de partición. La unión de [203] los dos reinos bajo una sola familia prometía importantes ventajas a Francia, liberada en adelante de ese viejo enemigo en la retaguardia, que había frustrado muchos de sus esfuerzos por extender sus fronteras hacia el este. De hecho, desde entonces, con raras rupturas, existió entre ambos reinos una alianza, fruto de vínculos familiares, que sólo la debilidad de España evitó que fuera peligrosa para el resto de Europa. Los demás países se dieron cuenta inmediatamente de la situación y nada podría haber salvado la guerra sino un paso atrás por parte del rey francés. Los estadistas de Inglaterra y Holanda, las dos potencias de cuyas riquezas debía depender la amenaza de guerra, propusieron que los Estados italianos fueran entregados al hijo del emperador austríaco, que Bélgica fuera ocupada por ellos mismos y que el nuevo rey de España les concediera No hay privilegios comerciales en las Indias para Francia sobre otras naciones. Para crédito de su sabiduría hay que decir que este compromiso fue el que después de diez años de guerra resultó, en general, mejor; y en él se ve el creciente sentido del valor de la extensión por mar. Luis, sin embargo, no cedió; por el contrario, ocupó, en connivencia con los gobernadores españoles, ciudades de los Países Bajos que habían estado en manos de tropas holandesas en virtud de tratados con España. Poco después, en febrero de 1701, el Parlamento inglés se reunió y denunció cualquier tratado que prometiera a Francia el dominio del Mediterráneo. Holanda comenzó a armarse y el emperador de Austria empujó sus tropas hacia el norte de Italia, donde siguió una campaña, en gran desventaja para Luis.

En septiembre del mismo año, 1701, las dos potencias marítimas y el emperador de Austria firmaron un tratado secreto que establecía las líneas principales de la guerra venidera, con excepción de la que se libraba en la propia península española. Por él los aliados se comprometieron a conquistar los Países Bajos españoles para colocar una barrera entre Francia y las Provincias Unidas; conquistar Milán como garantía para las demás provincias del emperador; y conquistar Nápoles y Sicilia por la misma seguridad, y también por la seguridad de la navegación y el comercio de los súbditos de Su [204] Majestad Británica y de las Provincias Unidas. Las potencias marítimas deberían tener derecho a conquistar, para utilidad de dicha navegación y comercio, los países y pueblos de las Indias españolas; y todo lo que pudieran tomar allí debería ser para ellos y seguir siendo suyo. Comenzada la guerra, ninguno de los aliados podía tratarla sin los demás, ni sin haber tomado medidas justas: primero, para impedir que los reinos de Francia y España se unieran jamás bajo un mismo rey; segundo, impedir que los franceses lleguen a ser dueños de las Indias españolas, o que envíen allí barcos para dedicarse, directa o indirectamente, al comercio; tercero, asegurar a los súbditos de Su Majestad Británica y de las Provincias Unidas los privilegios comerciales de los que disfrutaban en todos los Estados españoles bajo el difunto rey.

Se observará que en estas condiciones no se sugiere ninguna intención de resistir el ascenso del rey Borbón, quien fue llamado al trono por el gobierno español y al principio reconocido por Inglaterra y Holanda; pero, por otra parte, el emperador de Austria no retira la pretensión austríaca, que se centraba en su propia persona. La voz de las potencias marítimas fue primordial en la coalición, como lo demuestran los términos del tratado que salvaguardaba sus intereses comerciales, aunque, como estaban a punto de utilizar ejércitos alemanes para la guerra terrestre, también hubo que considerar las reclamaciones alemanas. Como señala un historiador francés:

> "Este era realmente un nuevo tratado de partición... Guillermo III, que lo había dirigido todo, había tenido cuidado de no agotar a Inglaterra y Holanda, para restaurar la monarquía española, intacta, al emperador; su condición final era reducir al nuevo rey, Felipe V, a la propia España, y asegurar a Inglaterra y Holanda en

una vez el uso comercial de todas las regiones que habían estado bajo la monarquía española, junto con importantes posiciones militares y marítimas contra Francia."[75]

Pero aunque la guerra era inminente, los países que estaban a punto de enzarzarse en ella dudaron. Holanda no se movería sin Inglaterra y, a pesar del fuerte sentimiento de este último país contra Francia, los fabricantes y comerciantes todavía recordaban los [205] terribles sufrimientos de la última guerra. En ese momento, mientras la balanza oscilaba, Jaime II. fallecido. Luis, cediendo a un sentimiento de simpatía e instado por sus íntimos más cercanos, reconoció formalmente al hijo de Jacobo como rey de Inglaterra; y los ingleses, enfurecidos por lo que consideraban una amenaza y un insulto, dejaron de lado todas las consideraciones meramente prudentes. La Cámara de los Lores declaró que "no podría haber seguridad hasta que el usurpador de la monarquía española entrara en razón"; y la Cámara de los Comunes votó cincuenta mil soldados y treinta y cinco mil marineros, además de subsidios para los auxiliares alemanes y daneses. Guillermo III. murió poco después, en marzo de 1702; pero la reina Ana retomó su política, que se había convertido en la de los pueblos inglés y holandés.

Luis XIV. intentó romper parte de la tormenta que se avecinaba formando una liga de neutrales entre los demás estados alemanes; pero el emperador aprovechó hábilmente el sentimiento alemán y se ganó a su lado al elector de Brandeburgo reconociéndolo como rey de Prusia, creando así una casa real protestante del norte de Alemania, alrededor de la cual se reunieron naturalmente los demás estados protestantes, y que fue en el futuro será un rival formidable para Austria. El resultado inmediato fue que Francia y España, cuya causa se conoció en adelante como la de las dos coronas, entraron en la guerra sin ningún aliado excepto Baviera. En mayo Holanda declaró la guerra a los reyes de Francia y España; por Inglaterra contra Francia y España, negándose Ana a reconocer a Felipe V. incluso al declararle la guerra, porque había reconocido a Jaime III. como rey de Inglaterra; mientras que el emperador fue aún más franco, declarándose contra el rey de Francia y el duque de Anjou. Así comenzó la gran Guerra de Sucesión Española.

No es nada fácil, al abordar una guerra de tales proporciones, que dura más de diez años, separar de la narrativa general la parte que afecta particularmente a nuestro tema, sin perder al mismo tiempo de vista la relación de la parte que nos ocupa. al todo. Semejante pérdida, sin embargo, es fatal para el fin que se persigue, que no es una mera crónica de los acontecimientos navales, ni [206] siquiera una discusión táctica o estratégica de ciertos problemas navales divorciados de su entorno de causa y efecto en la historia general, sino una apreciación. del efecto del poder marítimo sobre el resultado general de la guerra y sobre la prosperidad de las naciones. Sin embargo, será más claro señalar nuevamente que el objetivo de Guillermo III. No era disputar el derecho de Felipe V al trono, cuestión de relativa indiferencia para las potencias marítimas, sino apoderarse, en beneficio de su comercio y su imperio colonial, de las porciones que pudiera de las posesiones hispanoamericanas. y al mismo tiempo imponer condiciones a la nueva monarquía que al menos evitaran cualquier pérdida, para el comercio inglés y holandés, de los privilegios que habían tenido bajo la línea austríaca. Semejante política no dirigiría el esfuerzo principal de las naciones marítimas hacia la península española, sino hacia América; y es posible que las flotas aliadas no hubieran entrado en el Estrecho. Sicilia y Nápoles no irían a Inglaterra, sino a Austria. Causas posteriores provocaron un cambio total en este plan general. En 1703 la coalición nombró a un nuevo candidato, un hijo del emperador de Alemania, con el nombre de Carlos III, y la península se convirtió en el escenario de una guerra dudosa y sangrienta, manteniendo a las flotas angloholandesas rondando la costa. costas; con el resultado, en lo que respecta a las potencias marítimas, de que no se hizo nada de importancia decisiva en la América española, sino que Inglaterra salió de la lucha con Gibraltar y Puerto Mahón en sus manos, para ser en adelante una potencia mediterránea. Al mismo tiempo que Carlos III. Se proclamó un tratado con Portugal, conocido como el Tratado de Methuen, que dio a Inglaterra el monopolio práctico del comercio portugués y envió el oro de Brasil a través de Lisboa a Londres, ventaja tan grande que ayudó materialmente a mantener el comercio portugués. la guerra en el continente y el mantenimiento de la marina. Al mismo tiempo, la eficacia de estos últimos aumentó tanto que las pérdidas sufridas por los cruceros franceses, aunque todavía cuantiosas, en ningún momento fueron insoportables.

Cuando estalló la guerra, siguiendo la política original, Sir George Rooke, con una flota de cincuenta barcos de línea y transportes [207] que transportaban catorce mil soldados, fue enviado contra Cádiz, que era el gran centro europeo de la guerra española. -Comercio americano; de allí llegaron las especies y los productos de Occidente, y de allí se dispersaron por Europa. Había sido el propósito de Guillermo III. también para apoderarse de Cartagena, uno de los principales centros del mismo comercio en el otro hemisferio; y con ese fin, seis meses antes de su muerte, en septiembre de 1701, había enviado allí un escuadrón al mando de ese marinero tradicional de antaño, Benbow. Benbow se unió a un escuadrón francés enviado para abastecer y fortalecer el lugar, y lo llevó a la acción al norte de Cartagena; pero aunque superior en fuerza, la traición de varios de sus capitanes, que se mantuvieron fuera de combate, frustró su propósito, y después de luchar hasta que su barco quedó indefenso y él mismo recibió una herida mortal, los franceses escaparon y Cartagena se salvó. Antes de su muerte, Benbow recibió una carta del comodoro francés en este sentido: "Ayer por la mañana no tenía ninguna esperanza, pero debería haber cenado en su camarote. En cuanto a esos cobardes capitanes suyos, cuélguelos, porque, ¡por Dios! Se lo merecen". él." Y dos de ellos fueron ahorcados. La expedición de Rooke contra

Cádiz también fracasó, como era casi seguro que fracasaría; porque sus instrucciones eran actuar de manera que conciliara al pueblo español y lo desagradara del rey Borbón. Órdenes tan dudosas le ataron las manos; pero después de fracasar allí, supo que los galeones de las Indias Occidentales, cargados de plata y mercancías, habían llegado a la bahía de Vigo escoltados por barcos de guerra franceses. Fue allí inmediatamente y encontró al enemigo en un puerto cuya entrada no tenía más que tres cuartos de milla de ancho, defendido por fortificaciones y una pesada barrera; pero se abrió un paso a través de la barrera bajo un fuego ardiente, se tomó el lugar y todos los barcos, con gran parte del metal, fueron capturados o hundidos. Este asunto, que pasa a la historia como el de los galeones de Vigo, fue una brillante e interesante hazaña de armas, pero no tiene ningún rasgo militar digno de mención, salvo el golpe que supuso a las finanzas y al prestigio de las dos coro

El asunto de Vigo tuvo, sin embargo, importantes resultados políticos y contribuyó al cambio en el plan general de las [208] potencias marítimas que ya hemos mencionado. El rey de Portugal, movido por el miedo a los franceses, había reconocido a Felipe V; pero su corazón estaba en su contra, porque temía que la influencia y el poder franceses se acercaran tanto a su pequeño y aislado reino. Había sido parte de la misión de Rooke separarlo de la alianza de las dos coronas; y el asunto de Vigo, ocurrido tan cerca de sus propias fronteras, le impresionó con una sensación del poder de las armadas aliadas. En verdad, Portugal está más cerca del mar que de España y debe caer naturalmente bajo la influencia de la potencia que controla el mar. Se ofrecieron incentivos: el emperador de Austria, una cesión de territorio español; las potencias marítimas, un subsidio; pero el rey no estaba dispuesto a declararse hasta que el pretendiente austríaco hubiera desembarcado en Lisboa, comprometiendo justamente a la coalición a una guerra tanto peninsular como continental. El emperador transfirió sus derechos a su segundo hijo, Carlos; y este último, después de ser proclamado en Viena y reconocido por Inglaterra y Holanda, fue llevado por las flotas aliadas a Lisboa, donde desembarcó en marzo de 1704. Esto hizo necesario un cambio importante en los planes de las potencias marítimas. Prometida al apoyo de Carlos, sus flotas quedaron en adelante amarradas a las costas de la península y a la protección del comercio; mientras que la guerra en las Indias Occidentales, que se convirtió en un tema secundario a pequeña escala, no produjo resultados. A partir de ese momento, Portugal fue el fiel aliado de Inglaterra, cuyo poder marítimo durante esta guerra ganó una gran preponderancia sobre todos sus rivales. Sus puertos fueron refugio y apoyo de las flotas inglesas, y en Portugal se basó en días posteriores la guerra peninsular con Napoleón. En general, Portugal, durante cien años, tuvo más que ganar y más que temer de Inglaterra que de cualquier otra potencia.

Por grandes que fueran los efectos de la supremacía marítima de las dos potencias marítimas sobre el resultado general de la guerra, y especialmente sobre el imperio indiscutible de los mares que Inglaterra mantuvo durante un siglo después, la contienda no se caracteriza por ninguna acción naval de carácter militar. interés. Sólo una vez se encontraron grandes [209] flotas, y luego con resultados indecisos; después de lo cual los franceses abandonaron la lucha en el mar, limitándose por completo a una guerra de destrucción del comercio. Este rasgo de la Guerra de Sucesión española caracteriza a casi todo el siglo XVIII, con excepción de la lucha revolucionaria americana. La presión silenciosa, constante y agotadora con la que actúa el poder marítimo, cortando los recursos del enemigo mientras mantiene los propios, apoyando la guerra en escenas en las que no aparece, o aparece sólo en el fondo, y asestando golpes abiertos en raros intervalos. , aunque perdido para la mayoría, queda resaltado para el lector atento por los acontecimientos de esta guerra y del medio siglo que siguió. El abrumador poder marítimo de Inglaterra fue el factor determinante en la historia europea durante el período mencionado, manteniendo la guerra en el extranjero mientras mantenía a su propio pueblo en prosperidad en casa y construyendo el gran imperio que ahora vemos; pero por su misma grandeza su acción, al escapar a la oposición, escapa a la atención. En las pocas ocasiones en que es llamado a luchar, su superioridad es tan marcada que los asuntos difícilmente pueden llamarse batallas; Con las posibles excepciones de la acción de Byng en Menorca y la de Hawke en Quiberon, esta última una de las páginas más brillantes de la historia naval, no se produjo ningún encuentro decisivo entre fuerzas iguales, que tuvieran interés militar, entre 1700 y 1778.

Debido a esta característica, la Guerra de Sucesión Española, desde el punto de vista de nuestro tema, ha de encerrarse en líneas generales, evitando la narración e indicando rumbos generales, especialmente de las acciones de las flotas. Naturalmente, las armadas no se preocuparon por la guerra en Flandes, Alemania e Italia; cuando habían protegido de tal manera el comercio de los aliados que no había ningún freno serio a ese flujo de subsidios del que dependía la guerra terrestre, su parte ya estaba hecha. En la península española fue diferente. Inmediatamente después del desembarco de Carlos III. en Lisboa, Sir George Rooke zarpó hacia Barcelona, que se entendió que sería entregada cuando aparecieran [210] las flotas; pero el gobernador fue fiel a su rey y mantuvo bajo control al partido austríaco. Luego, Rooke navegó hacia Toulon, donde estaba anclada una flota francesa. En el camino avistó otra flota francesa procedente de Brest, a la que persiguió pero no pudo alcanzar; de modo que ambas escuadras enemigas quedaron unidas en el puerto. Vale la pena señalar aquí que la marina inglesa todavía no intentó bloquear los puertos franceses en invierno, como lo hizo más tarde. En este período, las flotas, al igual que los ejércitos, se alojaban en cuarteles de invierno. Otro almirante inglés, sir Cloudesley Shovel, había sido enviado en primavera a bloquear Brest; pero al llegar demasiado tarde, encontró que su pájaro había volado y de inmediato siguió hacia el Mediterráneo. Rooke, al no considerarse lo suficientemente fuerte como para resistir a los escuadrones franceses combinados, retrocedió hacia el Estrecho; porque en aquella época Inglaterra no tenía puertos ni bases en

Mediterráneo, ningún aliado útil; Lisboa era el refugio más cercano. Rooke y Shovel se encontraron frente a Lagos y allí celebraron un consejo de guerra, en el que el primero, que era mayor, declaró que sus instrucciones le prohibían emprender nada sin el consentimiento de los reyes de España y Portugal. De hecho, esto era atar las manos de las potencias marítimas; pero finalmente Rooke, irritado por la humillante inacción y avergonzado de regresar a casa sin hacer algo, decidió atacar Gibraltar por tres razones: porque escuchó que no estaba suficientemente guarnecido, porque era de infinita importancia como puerto para la presente guerra, y porque su captura reflejaría crédito en las armas de la reina. El lugar fue atacado, bombardeado y luego llevado mediante un asalto en embarcaciones. La posesión inglesa de Gibraltar data del 4 de agosto de 1704, y el hecho mantiene vivo, con razón, el nombre de Rooke, a cuyo juicio y audacia ante la responsabilidad Inglaterra debe la llave del Mediterráneo.

El rey Borbón de España se comprometió inmediatamente a retomar el lugar y llamó a la flota francesa en Toulon para que apoyara su ataque. Tourville había muerto en 1701 y la flota estaba al mando del conde de Toulouse, hijo natural de Luis XIV, que sólo tenía veintiséis años. Rooke también navegó hacia el este y las dos flotas se encontraron el 24 de agosto frente a Vélez Málaga. Los aliados [211] estaban a barlovento con viento del noreste, ambas flotas amuradas a babor dirigiéndose hacia el sur y hacia el este. Existe cierta incertidumbre en cuanto a las cifras; los franceses tenían cincuenta y dos barcos de línea y su enemigo probablemente media docena más. Los aliados se mantuvieron alejados juntos, cada barco hacia su contrario; aparentemente no hubo ningún intento por parte de Rooke de realizar ninguna combinación táctica. De hecho, la batalla de Málaga no tiene ningún interés militar, excepto que es la primera en la que encontramos plenamente desarrollado ese método de ataque totalmente anticientífico por parte de los ingleses que Clerk criticó y que prevaleció durante todo el siglo.
Es instructivo observar que el resultado fue el mismo que en todos los demás que se libraron según el mismo principio. La furgoneta se abrió desde el centro, dejando un gran intervalo; y el intento de penetrar esta brecha y aislar la vanguardia fue el único movimiento táctico de los franceses. No encontramos en ellos en Málaga ningún rastro de las tácticas cautelosas y hábiles que Clerk creyó reconocer con razón más tarde. La degeneración desde las hábiles combinaciones de Monk, Ruyter y Tourville hasta la época de la mera náutica está claramente marcada por la batalla de Málaga y le da su única importancia histórica. En él se realizó ese modo primitivo de lucha que Macaulay ha cantado y que siguió siendo durante muchos años el ideal de la marina inglesa:

"Entonces en ambos lados los líderes
Dio señal para la carga;
Y a ambos lados los lacayos
Avanzó con lanza y objetivo;
Y a ambos lados los jinetes
Golpearon sus espuelas profundamente en
sangre, y frente a frente los ejércitos se
encontraron con un poderoso rugido."

El movimiento humano no siempre es avance; y hay rastros de un ideal algo similar en la literatura periódica naval de nuestros días. La pelea fue dura, duró desde las diez de la mañana hasta las cinco de la tarde, pero fue completamente indecisa. Al día siguiente, el viento cambió, dando el pronóstico del tiempo a los franceses, pero no aprovecharon la oportunidad para atacar; de lo cual tuvieron gran [212] culpa, si su reclamo de ventaja del día anterior está bien fundamentado. Rooke no podría haber peleado; Casi la mitad de su flota, veinticinco barcos, se decía, habían agotado todas sus municiones. Incluso durante la batalla, varios de los barcos aliados fueron remolcados fuera de línea, porque no tenían pólvora ni balas para una sola andanada. Esto se debió sin duda al ataque a Gibraltar, en el que se gastaron quince mil perdigones, y a la falta de un puerto que sirviera de base de suministros, deficiencia que la nueva posesión eliminaría en lo sucesivo. Rooke, al apoderarse de Gibraltar, tenía a la vista el mismo objetivo que impulsó a los Estados Unidos a apoderarse de Port Royal al comienzo de la Guerra Civil, y que hizo que el duque de Parma instara a su rey, antes de enviar la Gran Armada española, a apoderarse de Gibraltar. Flushing en la costa de Holanda, consejo que, de haberse seguido, habría hecho innecesario aquel viaje triste y desastroso al norte de Inglaterra. Las mismas razones sin duda llevarían a cualquier nación que pretendiera operaciones serias contra nuestra costa, a apoderarse de puntos alejados de los grandes centros y susceptibles de defensa, como Gardiner's Bay o Port Royal, que en una condición ineficiente de nuestra marina podrían mantener con y para su flotas.

Rooke se retiró en paz a Lisboa, entregando de paso a Gibraltar todos los víveres y municiones que pudieron ahorrarse de la flota. Toulouse, en lugar de continuar con su victoria, si la hubo, regresó a Toulon, enviando sólo diez barcos de línea para apoyar el ataque a Gibraltar. Todos los intentos de los franceses contra la plaza fueron inútiles; el escuadrón inversor fue finalmente destruido y el ataque terrestre se convirtió en un bloqueo. "Con este revés", dice un oficial naval francés, "comenzó en el pueblo francés una reacción lamentable contra la marina. Las maravillas que había dado origen, sus inmensos servicios, fueron

olvidado. Ya no se creía en su valor. El ejército, en contacto más directo con la nación, gozaba de todos sus favores, de todas sus simpatías. El error predominante, de que la grandeza o decadencia de Francia dependía de algunas posiciones renanas, no [213]
podía sino favorecer estas ideas adversas al servicio marítimo, que han hecho de Inglaterra la fuerza y nuestra debilidad."[76]

Durante este año, 1704, se libró la batalla de Blenheim, en la que las tropas francesas y bávaras fueron totalmente derrocadas por los ingleses y alemanes al mando de Marlborough y el príncipe Eugenio. El resultado de esta batalla fue que Baviera abandonó la alianza francesa y Alemania se convirtió en un teatro secundario de la guerra general, que a partir de entonces se libró principalmente en los Países Bajos, Italia y la Península.

Al año siguiente, 1705, los aliados avanzaron contra Felipe V por dos caminos: de Lisboa a Madrid y por Barcelona. El primer ataque, aunque basado en el mar, fue principalmente por tierra y sin resultado; el pueblo español de aquella zona demostró inequívocamente que no daría la bienvenida al rey establecido por potencias extranjeras. En Cataluña fue diferente. Carlos III. Fue allí en persona con la flota aliada. La marina francesa, inferior en número, se mantuvo en puerto. El ejército francés tampoco apareció. Las tropas aliadas invadieron la ciudad, ayudadas por tres mil marineros y apoyadas por suministros desembarcados de la flota, que era para ellos a la vez base de suministros y línea de comunicaciones. Barcelona se rindió el 9 de octubre; Toda Cataluña acogió a Carlos, y el movimiento se extendió a Aragón y Valencia, siendo la capital de esta última provincia la que se declaró a favor de Carlos.

Al año siguiente, 1706, los franceses tomaron la ofensiva en España en las fronteras de Cataluña, mientras defendían los pasos de montaña hacia Portugal. En ausencia de la flota aliada y de los socorros que trajo y mantuvo, la resistencia fue débil y Barcelona fue nuevamente asediada, esta vez por el partido francés apoyado por una flota francesa de treinta barcos de línea y numerosos transportes con suministros desde el vecino puerto de Toulon. El asedio, iniciado el 5 de abril, proseguía con esperanzas; el propio pretendiente austríaco estaba dentro de los muros, el premio del éxito; pero el 10 de mayo apareció la flota aliada, los barcos franceses se retiraron y el sitio se levantó en desorden. El pretendiente borbón no se atrevió a retirarse a [214]
Aragón, por lo que pasó por el Rosellón a Francia, dejando a su rival en posesión. Al mismo tiempo, avanzó desde Portugal (esa otra base que el poder marítimo de ingleses y holandeses controlaban y utilizaban al mismo tiempo) otro ejército mantenido gracias a los subsidios obtenidos del océano. Esta vez el ataque occidental tuvo más éxito; muchas ciudades de Extremadura y León cayeron, y tan pronto como los generales aliados supieron que se había levantado el sitio de Barcelona, avanzaron por Salamanca hasta Madrid. Felipe V, después de escapar a Francia, había regresado a España por los Pirineos occidentales; pero al acercarse los aliados tuvo que huir nuevamente, dejándoles su capital.

Las tropas portuguesas y aliadas entraron en Madrid el 26 de junio de 1706. La flota aliada, tras la caída de Barcelona, se apoderó de Alicante y Cartagena.

Hasta aquí el éxito había llegado; pero las inclinaciones del pueblo español se habían equivocado y aún no se comprendía la fuerza de su propósito y orgullo, sostenidos por las características naturales de su país. Se despertó el odio nacional hacia los portugueses, así como el disgusto religioso hacia los herejes, siendo el propio general inglés un refugiado hugonote. Madrid y el país circundante quedaron desafectados, y el sur envió al rey Borbón garantías de su fidelidad. Los aliados no pudieron permanecer en la capital hostil, sobre todo porque la región circundante estaba vacía de suministros y llena de guerrillas. Se retiraron hacia el este, acercándose al pretendiente austríaco en Aragón. El revés siguió al revés, y el 25 de abril de 1707, el ejército aliado fue desastrosamente derrocado en Almansa, perdiendo quince mil hombres. Toda España volvió a caer en poder de Felipe V, excepto la provincia de Cataluña, parte de la cual también fue sometida. Al año siguiente, 1708, los franceses hicieron algunos avances en el mismo barrio, pero no pudieron atacar Barcelona; Valencia y Alicante, sin embargo, quedaron reducidas.

El año 1707 no estuvo marcado por ningún acontecimiento naval de importancia. Durante el verano, las flotas aliadas en el [215]
Mediterráneo fueron desviadas de la costa de España para apoyar un ataque a Toulon realizado por austriacos y piamonteses. Estos últimos se desplazaron desde Italia a lo largo de la costa del Mediterráneo, apoyando la flota el flanco del mar y aportando suministros. Sin embargo, el asedio fracasó y la campaña no fue concluyente. Al regresar a casa, el almirante Sir Cloudesley Shovel, con varios barcos de línea, se perdió en las Islas Sorlingas, en uno de esos naufragios que han pasado a ser históricos.

En 1708, las flotas aliadas se apoderaron de Cerdeña, que por su fertilidad y cercanía a Barcelona se convirtió en un rico almacén para el pretendiente austríaco, siempre que con la ayuda de los aliados controlara el mar. El mismo año también fue tomada Menorca, con su valioso puerto, Puerto Mahón, y desde entonces permaneció durante cincuenta años en manos inglesas. Al bloquear Cádiz y Cartagena con la posesión de Gibraltar y enfrentar a Tolón con Puerto Mahón, Gran Bretaña tenía ahora una base tan fuerte en el Mediterráneo como Francia o España; mientras, con Portugal como aliado, controlaba las dos estaciones de Lisboa y Gibraltar, vigilando las rutas comerciales tanto del océano como del mar interior. A finales de 1708, los desastres de Francia por tierra y por mar, los espantosos sufrimientos del reino,

y la casi desesperanza de continuar una lucha que estaba destruyendo a Francia y fácilmente soportada por Inglaterra, llevó a Luis XIV. ofrecer las concesiones más humillantes para obtener la paz. Se comprometió a entregar toda la monarquía española, reservando sólo Nápoles para el rey Borbón. Los aliados se negaron; Exigieron el abandono de todo el Imperio español sin excepción por parte del duque de Anjou, negándose a llamarlo rey, y añadieron a ello condiciones ruinosas para la propia Francia. Luis no los cedió y la guerra continuó.

Durante los años restantes, la enérgica acción del poder marítimo de los aliados, que para entonces había llegado a ser sólo de Gran Bretaña, con poca ayuda de Holanda, fue menos molesta que nunca, pero la realidad de sus efectos permaneció. El pretendiente austríaco, confinado en Cataluña en su mayor parte, se mantuvo en comunicación con Cerdeña y las provincias italianas de Alemania [216] gracias a la flota inglesa; pero la total desaparición de la marina francesa y la evidente intención de Luis de no mantener escuadrones en el mar, permitieron cierta disminución de la flota mediterránea, con el resultado de una mayor protección del comercio. En los años 1710 y 1711 también se realizaron expediciones contra las colonias francesas en América del Norte. Se tomó Nueva Escocia, pero fracasó un intento en Quebec.

Durante el invierno de 1709 y 1710 Luis retiró todas las tropas francesas de España, abandonando así la causa de su nieto. Pero cuando la causa de Francia estaba en lo más bajo y parecía que podría verse obligada a hacer concesiones que la reducirían a una potencia de segunda clase, la existencia de la coalición se vio amenazada por la desgracia de Marlborough, que representaba a Inglaterra. en eso. A su pérdida del favor de la reina siguió el ascenso al poder del partido que se oponía a la guerra, o más bien a su continuación. Este cambio tuvo lugar en el verano de 1710, y la inclinación hacia la paz se vio fortalecida tanto por la posición favorable en que se encontraba Inglaterra entonces para tratar como por la pesada carga que soportaba; que se hizo evidente que no podría aportar más ventajas proporcionales a su peso. El aliado más débil, Holanda, había dejado gradualmente de contribuir con su parte estipulada a las fuerzas navales; y aunque los ingleses previsores podían ver con complacencia la desaparición de una potencia marítima rival, el aumento inmediato de los gastos era más observado y sentido por los hombres de la época. El coste de las guerras continental y española también fue sufragado en gran medida por los subsidios de Inglaterra; y si bien eso en el continente no podía reportarle más beneficios, se vio que las simpatías del pueblo español no podían ser dominadas en favor de Carlos III. sin pagar más de lo que valía el juego. Pronto comenzaron las negociaciones secretas entre Inglaterra y Francia, que recibieron un impulso adicional con la inesperada muerte del emperador de Alemania, hermano del pretendiente austríaco al trono español. Al no haber otro heredero varón, Carlos se convirtió inmediatamente en emperador de Austria y poco después fue elegido emperador de Alemania. Inglaterra no deseaba más ver dos coronas en la cabeza de un austríaco que en la de un Borbón.

[217]

Las exigencias hechas por Inglaterra, como condiciones de paz en 1711, demostraban que se había convertido en una potencia marítima en el sentido más puro de la palabra, no sólo de hecho, sino también en su propia conciencia. Exigía que la misma persona nunca fuera rey de Francia y de España; que se debería conceder a sus aliados, Holanda y Alemania, una barrera de ciudades fortificadas como línea defensiva contra Francia; que se restablecieran las conquistas francesas de sus aliados; y para ella exigió la cesión formal de Gibraltar y del Puerto de Mahón, cuyo valor estratégico y marítimo ha sido señalado, la destrucción del puerto de Dunkerque, hogar de los corsarios que se aprovechaban del comercio inglés, la cesión de las colonias francesas. de Terranova, Bahía de Hudson y Nueva Escocia, el último de los cuales ostentaba en aquella época, y finalmente, tratados de comercio con Francia y España, y la concesión del monopolio del comercio de esclavos con la América española, conocido como el Asiento, que España había entregado a Francia en 1701.

Las negociaciones continuaron, aunque las hostilidades no cesaron; y en junio de 1712, una tregua de cuatro meses entre Gran Bretaña y Francia eliminó a las tropas inglesas de los ejércitos aliados en el continente, habiéndoseles arrebatado a su gran líder Marlborough el año anterior. La campaña de 1712 fue favorable a Francia; pero en casi cualquier caso la retirada de Gran Bretaña hizo que el fin de la guerra fuera cuestión de poco tiempo.
Las protestas de Holanda fueron respondidas con la respuesta de que desde 1707 los holandeses no habían proporcionado más de un tercio de su cuota de barcos, y durante la guerra, no más de la mitad. La Cámara de los Comunes, en un discurso al trono en 1712, se quejó de que:

> "El servicio en el mar se ha llevado a cabo durante todo el curso de la guerra de una manera muy desventajosa para el reino de Su Majestad, por la necesidad de equipar cada año grandes flotas para [218] mantener una superioridad en el Mediterráneo y oponerse a cualquier fuerza que el enemigo podría preparar ya sea en Dunkerque o en los puertos del oeste de Francia; la disposición de Su Majestad, al equipar su proporción de barcos para todas las partes de ese servicio, no ha prevalecido con Holanda, que ha sido muy deficiente cada año en proporción a lo que Su Majestad ha proporcionado... Por lo tanto, Su Majesta

obligado a suplir esas deficiencias con refuerzos adicionales de sus propios barcos, y los barcos de Su Majestad se han visto obligados en mayor número a continuar en mares remotos, y en épocas intempestivas del año, con gran daño para la marina. Esto también ha puesto en dificultades a los convoyes comerciales; las costas han quedado expuestas por falta de cruceros; y se le ha impedido molestar al enemigo en su más beneficioso comercio con las Indias Occidentales, de donde recibieron esas vastas provisiones de tesoros, sin las cuales no podrían haber sufragado los gastos de la guerra ".

De hecho, entre 1701 y 1716 el comercio de la América española había aportado a Francia cuarenta millones de dólares en especie. A estas quejas, el enviado holandés a Inglaterra sólo pudo responder que Holanda no estaba en condiciones de cumplir sus pactos. Los reveses de 1712, sumados al firme propósito de Gran Bretaña de lograr la paz, decidieron a los holandeses a hacer lo mismo; y los ingleses todavía conservaban, en medio de su descontento con sus aliados, gran parte de su antiguo sentimiento contra Francia como para apoyar todas las reclamaciones razonables de Holanda. El 11 de abril de 1713 se firmó una paz casi general, conocida como la Paz de Utrecht, uno de los hitos de la historia, entre Francia, por un lado, e Inglaterra, Holanda, Prusia, Portugal y Saboya, por el otro. El emperador aún resistió, pero la pérdida de los subsidios británicos obstaculizó los movimientos de sus ejércitos, y con la retirada de las potencias marítimas la guerra continental podría haber fracasado por sí sola; pero Francia, con las manos libres, llevó a cabo durante 1713 una brillante y exitosa campaña en Alemania. El 7 de marzo de 1714 se firmó la paz entre Francia y Austria. Algunos rescoldos de la guerra seguían ardiendo en Cataluña y Baleares, que persistían en su rebelión contra Felipe V.; pero la revuelta fue sofocada tan pronto como las armas de Francia se volvieron contra ellos. [219]
Barcelona fue tomada por asalto en septiembre de 1714; las islas se presentaron el verano siguiente.

Los cambios producidos por esta larga guerra y sancionados por la paz, descuidando detalles de menor o pasajera importancia, pueden expresarse como sigue: 1. La Casa de Borbón se instaló en el trono español, y el imperio español conservó sus propiedades antillanas y americanas. posesiones; El propósito de Guillermo III. Contra su dominio se vio frustrada cuando Inglaterra se comprometió a apoyar al príncipe austríaco, y así fijó la mayor parte de su fuerza naval en el Mediterráneo. 2. El imperio español perdió sus posesiones en los Países Bajos, Güeldres pasó al nuevo reino de Prusia y Bélgica al emperador; Los Países Bajos españoles se convirtieron así en los Países Bajos austríacos. 3. España perdió también las principales islas del Mediterráneo; Cerdeña fue entregada a Austria, Menorca con su hermoso puerto a Gran Bretaña y Sicilia al duque de Saboya. 4.
España perdió también sus posesiones italianas, Milán y Nápoles pasaron al emperador. Tales fueron, en general, los resultados para España de la lucha por la sucesión al trono.

Francia, que apoyó al reclamante vencedor, salió de la contienda exhausta y con una pérdida considerable de territorio. Había logrado colocar a un rey de su propia casa real en un trono vecino, pero sus fuerzas navales estaban agotadas, su población disminuía y su situación financiera estaba arruinada. El territorio europeo rendido estaba en sus fronteras norte y este; y abandonó el uso del puerto de Dunkerque, centro de esa guerra corsaria tan temida por los comerciantes ingleses. En Estados Unidos, la cesión de Nueva Escocia y Terranova fue el primer paso hacia la pérdida total de Canadá que se produjo medio siglo después; pero por el momento conservó la isla de Cabo Bretón, con su puerto Louisburg, llave del golfo y del río San Lorenzo.

Las ganancias de Inglaterra, por el tratado y la guerra, correspondieron casi a las pérdidas de Francia y España, y todas estaban encaminadas a extender y fortalecer su poder marítimo. Gibraltar y Puerto Mahón en el Mediterráneo, [220] y las colonias ya mencionadas en América del Norte, proporcionaron nuevas bases a esa potencia, ampliando y protegiendo su comercio. Sólo superada por la expansión de la suya fue el daño sufrido por el poder marítimo de Francia y Holanda, por la decadencia de sus armadas como consecuencia del inmenso drenaje de la guerra terrestre; Más adelante se darán más indicios de esa decadencia. La misma negligencia de Holanda a la hora de completar su cuota de barcos y el mal estado de los enviados, si bien imponen cargas adicionales a Inglaterra, pueden considerarse un beneficio, que obliga a la marina británica a realizar un mayor desarrollo y esfuerzo. La desproporción del poder militar en el mar aumentó aún más con la destrucción de las obras de Dunkerque; porque aunque en sí mismo no era un puerto de primera clase ni tenía mucha profundidad de agua, tenía una gran fuerza militar artificial y su posición estaba particularmente adaptada para molestar al comercio inglés. No estaba más que a cuarenta millas del sur de Foreland y de los Downs, y el canal de al lado tiene sólo veinte millas de ancho. Dunkerque fue una de las primeras adquisiciones de Luis, y en su desarrollo fue como su propio hijo; el desmantelamiento de las obras y el llenado del puerto muestran la profundidad de su humillación en este momento. Pero Inglaterra fue prudente no basar su poder marítimo únicamente en posiciones militares ni siquiera en barcos de combate, y las ventajas comerciales que había obtenido ahora gracias a la guerra y la paz eran muy grandes. La concesión del comercio de esclavos con la América española, en sí misma lucrativa, llegó a serlo aún más como base para un inmenso intercambio de contrabando con esos países, que dio a los ingleses una recompensa parcial por no haber obtenido la posesión efectiva; mientras que las cesiones hechas a Portugal por Francia en América del Sur beneficiaron principalmente a Inglaterra, que había obtenido el control del comercio portugués mediante el tratado de 1703. Las

las cedidas eran valiosas, no sólo ni principalmente como estaciones militares, sino comercialmente; y se celebraron tratados de comercio en términos favorables tanto con Francia como con España. Un ministro de la época, defendiendo el tratado en el Parlamento, dijo: "Las ventajas de esta paz aparecen en el aumento de nuestra riqueza; en las grandes cantidades de lingotes [221] acuñados últimamente en nuestra casa de moneda; en el gran aumento de nuestro transporte marítimo empleado desde la paz, en la pesca y en las mercancías; y por el notable crecimiento de las aduanas sobre las importaciones, y de nuestras manufacturas, y el crecimiento de nuestro país sobre las exportaciones;" en una palabra, por el impulso del comercio en todas sus ramas.

Si bien Inglaterra salió así de la guerra en buenas condiciones y bastante situada en esa posición de supremacía marítima que ha mantenido durante tanto tiempo, su antiguo rival en el comercio y la lucha quedó irremediablemente atrás. Como resultado de la guerra, Holanda no obtuvo nada en el mar: ni colonia, ni estación. El tratado comercial con Francia la colocaba en los mismos términos que Inglaterra, pero no recibió concesiones que le dieran una posición en la América española como la obtenida por su aliado. De hecho, algunos años antes de la paz, mientras la coalición aún mantenía a Carlos, el ministro británico hizo un tratado con este último, sin que los holandeses lo supieran, dando prácticamente a los británicos el monopolio del comercio español en América; compartirlo sólo con los españoles, que era más o menos lo mismo que no compartirlo en absoluto. Este tratado se conoció accidentalmente y causó una gran impresión en los holandeses; pero Inglaterra era entonces tan necesaria para la coalición que no corría riesgo de quedar excluida por sus demás miembros. La ganancia que Holanda obtuvo por tierra fue la ocupación militar únicamente de ciertos lugares fortificados en los Países Bajos austríacos, conocidos en la historia como las "ciudades barrera"; No agregaron nada a sus ingresos, población o recursos; nada a esa fuerza nacional que debe sustentar las instituciones militares. Holanda había abandonado, tal vez inevitablemente, el camino por el que había avanzado hacia la riqueza y el liderazgo entre las naciones.
Las exigencias de su posición continental habían llevado al abandono de su armada, que en aquellos días de guerra y corsario implicaba una pérdida de transporte y comercio: y aunque mantuvo la cabeza en alto durante la guerra, los síntomas de debilidad eran evidentes. en su fallido armamento. Por lo tanto, aunque las Provincias Unidas lograron el gran objetivo por el cual comenzaron [222] la guerra y salvaron a los Países Bajos españoles de las manos de Francia, el éxito no valió el costo. A partir de entonces se retiraron durante un largo período de las guerras y la diplomacia de Europa; en parte, tal vez, porque vieron lo poco que habían ganado, pero aún más por debilidad e incapacidad reales. Después de los arduos esfuerzos de la guerra vino una reacción que mostró dolorosamente la debilidad inherente de un Estado limitado en territorio y pequeño en número de su población. La visible decadencia de las Provincias data de la Paz de Utrecht; el verdadero declive comenzó antes. Holanda dejó de figurar entre las grandes potencias de Europa, su marina ya no era un factor militar en la diplomacia y su comercio también participó en la decadencia general del Estado.

Sólo queda reseñar brevemente los resultados para Austria y para Alemania en general. Francia cedió la barrera del Rin, con plazas fortificadas en la orilla este del río. Austria recibió, como ya se ha dicho, Bélgica, Cerdeña, Nápoles y las posesiones españolas en el norte de Italia; Insatisfecha en otros aspectos, Austria estaba especialmente descontenta por no haber podido obtener Sicilia, y no dejó de negociar después, hasta asegurarse esa isla. Una circunstancia más importante para Alemania y para toda Europa que esta adquisición transitoria de países distantes y extraños por parte de Austria fue el ascenso de Prusia, que data de esta guerra como un reino protestante y militar destinado a pesar en la balanza contra Austria.

Tales fueron los principales resultados de la Guerra de Sucesión española, "la más vasta jamás presenciada por Europa desde las Cruzadas". Fue una guerra cuyo principal interés militar estaba en la tierra, una guerra en la que lucharon dos de los más grandes generales de todos los tiempos, Marlborough y el Príncipe Eugenio, cuyos nombres de batallas, Blenheim, Ramillies, Malplaquet, Turín, son familiares para todos. el lector más casual de historia; mientras que una multitud de hombres capaces se distinguieron en los demás teatros de la lucha, en Flandes, en Alemania, en Italia, en España. En el mar sólo tuvo lugar una gran [223] batalla, y apenas digna de ese nombre. Sin embargo, mirando sólo, por el momento, a resultados inmediatos y evidentes, ¿quién se benefició? ¿Fue Francia, cuyo único beneficio fue sentar a un Borbón en el trono español? ¿Fue España, cuyo único beneficio fue tener un rey Borbón en lugar de un rey austríaco y, por tanto, una alianza más estrecha con Francia? ¿Fue Holanda, con su barrera de ciudades fortificadas, su armada arruinada y su pueblo exhausto? ¿Fue, finalmente, Austria, a pesar de haber luchado con el dinero de las potencias marítimas y haber conquistado Estados marítimos como los Países Bajos y Nápoles? ¿Fue con estos, que habían hecho la guerra cada vez más exclusivamente por tierra, y fijaban cada vez más sus ojos en las ganancias de la tierra, o no fue más bien con Inglaterra, que de hecho había pagado por esa guerra continental e incluso la había respaldado con sus tropas, pero ¿quién mientras tanto estaba construyendo su armada, fortaleciendo, extendiendo y protegiendo su comercio, tomando posiciones marítimas, en una palabra, fundando y levantando su poder marítimo sobre las ruinas del de sus rivales, amigos y enemigos por igual? No es para depreciar las ganancias de otros que la mirada se fija en el crecimiento naval de Inglaterra; sus logros pero resaltan más claramente la inmensidad de los suyos. Fue una ganancia para Francia tener un amigo en lugar de un enemigo en su retaguardia, aunque su armada y su transporte marítimo estaban arruinados. Era una ganancia para España entrar en estrecha relación con un país vivo como Francia después de un siglo de muerte política, y había salvado la mayor parte de sus posesiones amenazadas. Él

Fue una ganancia para Holanda quedar definitivamente libre de la agresión francesa, con Bélgica en manos de un Estado fuerte en lugar de uno débil. Y sin duda fue una ganancia para Austria no sólo haber frenado, principalmente a expensas de otros, el progreso de su enemigo hereditario, sino también haber recibido provincias como Sicilia y Nápoles, que, bajo un gobierno sabio, podrían convertirse en la base de una potencia marítima respetable. Pero ninguna de estas conquistas, ni todas juntas, se compara en grandeza, y mucho menos en solidez, con la conquista para Inglaterra de ese poder marítimo sin igual que se adelantó durante la Guerra de la Liga de Augsburgo, y recibió su plenitud y sello durante la Guerra de la Liga de Augsburgo. el de la Sucesión Española. Con él controlaba el gran comercio [224] de mar abierto con una navegación militar que no tenía rival, y en el estado de agotamiento de las otras naciones no podía tener ninguno; y que el transporte marítimo tenía ahora una base segura en posiciones sólidas en todos los sectores en disputa del mundo. Aunque su imperio indio aún no había comenzado, la gran superioridad de su armada le permitiría controlar las comunicaciones de otras naciones con esas regiones ricas y distantes, y hacer valer su voluntad en cualquier disputa que surgiera entre las estaciones comerciales de las diferentes nacionalidades. . El comercio que la había sostenido en prosperidad y a sus aliados en eficiencia militar durante la guerra, aunque controlado y acosado por los cruceros enemigos (a los que sólo podía prestar atención parcial en medio de los muchos reclamos sobre ella), comenzó con un salto hacia nueva vida cuando terminó la guerra. En todo el mundo, exhaustos por su parte del sufrimiento común, la gente anhelaba el regreso de la prosperidad y el comercio pacífico; y no había ningún país como Inglaterra en riqueza, capital y transporte marítimo preparado para promover y cosechar las ventajas de cada empresa mediante la cual se promovía el intercambio de mercancías, ya fuera por medios legales o ilegales. En la Guerra de Sucesión Española, gracias a su sabia gestión y al agotamiento de otras naciones, no sólo su armada sino también su comercio se fortalecieron constantemente; y de hecho, en esas peligrosas condiciones de los mares, atravesados por algunos de los cruceros más imprudentes e inquietos que Francia jamás envió, la eficiencia de la marina significaba viajes más seguros y, por tanto, más empleo para los barcos mercantes. Los buques mercantes británicos, al estar mejor protegidos que los holandeses, se ganaron la reputación de ser transportistas mucho más seguros y, naturalmente, el transporte pasó cada vez más a sus manos; mientras que, una vez establecido, era probable que continuara el hábito de emplearlos preferentemente.

> "Tomado todo en conjunto", dice un historiador de la marina británica, "dudo que el crédito de la [225]
> La nación inglesa jamás estuvo más alta que en este período, o el espíritu del pueblo más alto. El éxito de nuestras armas en el mar, la necesidad de proteger nuestro comercio y la popularidad de cada paso dado para aumentar nuestro poder marítimo, ocasionaron que se aplicaran medidas que aumentaban anualmente nuestra fuerza. De ahí surgió esa poderosa diferencia que a fines del año 1706 apareció en la Royal Navy; éste, no sólo en el número sino en la calidad de los barcos, era muy superior a lo que había sido en la época de la Revolución o incluso antes. De ahí que nuestro comercio más bien aumentara que disminuir durante la última guerra, y que obtuviéramos tan notables beneficios gracias a nuestro estricto trato con Portugal."[77]

Por lo tanto, el poder marítimo de Inglaterra no estaba simplemente en la gran marina, con la que lo asociamos común y exclusivamente; Francia tenía una armada de este tipo en 1688, y se marchitó como una hoja en el fuego. Tampoco se trataba únicamente de un comercio próspero; Algunos años después de la fecha a que hemos llegado, el comercio de Francia adquirió proporciones considerables, pero el primer estallido de la guerra lo arrasó de los mares como la armada de Cromwell había barrido a la de Holanda. Fue en la unión de los dos, cuidadosamente fomentada, que Inglaterra obtuvo un poder marítimo por encima de todos los demás Estados; y esta ganancia está claramente asociada y data de la Guerra de Sucesión Española. Antes de esa guerra, Inglaterra era una de las potencias marítimas; después de ella fue la potencia marítima, sin ningún segundo. Este poder también lo tenía sola, no compartido por ningún amigo ni controlado por el enemigo. Sólo ella era rica, y en su control del mar y su extensa navegación tenía las fuentes de riqueza en sus manos tanto que no había peligro presente de un rival en el océano. Así, su ganancia de poder marítimo y riqueza no sólo fue grande sino sólida, al estar totalmente en sus propias manos; mientras que las ganancias de los otros Estados no fueron sólo inferiores en grado, sino más débiles en especie, en el sentido de que dependían más o menos de la buena voluntad de otros pueblos.

¿Se pretende, podría preguntarse, atribuir únicamente al poder marítimo la grandeza o la riqueza de cualquier Estado? Ciertamente no. El debido uso y control del mar no es más que un eslabón de la cadena de intercambio mediante la cual se acumula la riqueza; pero es el [226] eslabón central que implica la contribución de otras naciones en beneficio de la que lo posee, y que, según parece afirmar la historia, es el que más seguramente reúne riquezas para sí. En Inglaterra, este control y uso del mar parece surgir naturalmente, de la concurrencia de muchas circunstancias; Además, los años inmediatamente anteriores a la Guerra de Sucesión española habían favorecido el avance de su prosperidad mediante una serie de medidas fiscales, de las que Macaulay habla como "la base profunda y sólida sobre la que se levantaría el tejido más gigantesco de prosperidad comercial". que el mundo jamás había visto." Cabe preguntarse, sin embargo, si el genio del pueblo, inclinado y desarrollado por el comercio, no facilitó la adopción de tales medidas; si su adopción no surgió, al menos parcialmente, del poder marítimo de la nación y se sumó a él. Sea como fuere, se ve, al otro lado del Canal, una nación que empezó la carrera por delante de Inglaterra: una

nación particularmente bien preparada, por situación y recursos, para el control del mar tanto mediante la guerra como el comercio.
La posición de Francia es peculiar: de todas las grandes potencias, sólo ella tenía libertad de elección; los demás estaban más o menos limitados principalmente a la tierra, o principalmente al mar, para cualquier movimiento fuera de sus propias fronteras; pero ella añadió a su larga frontera continental un litoral en tres mares. En 1672 optó definitivamente por la expansión por tierra. En ese momento Colbert había administrado sus finanzas durante doce años, y desde un estado de terrible confusión las había restaurado de tal manera que los ingresos del rey de Francia eran más del doble que los del rey de Inglaterra.
En aquellos días Francia pagaba los subsidios de Europa; pero los planes y esperanzas de Colbert para Francia se basaban en hacerla poderosa en el mar. La guerra con Holanda detuvo estos planes, el avance de la prosperidad cesó, la nación quedó encerrada en sí misma, aislada del mundo exterior. Sin duda, muchas causas contribuyeron al desastroso resultado que marcó el final del reinado de Luis XIV: guerras constantes, mala administración en la segunda mitad del período, extravagancia en todo momento; pero Francia [227]
prácticamente nunca fue invadida, la guerra se mantuvo en sus propias fronteras o más allá de ellas, con ligeras excepciones, y sus industrias nacionales apenas sufrieron hostilidades directas.
En estos aspectos era casi igual a Inglaterra y se encontraba en mejores condiciones que sus otros enemigos. ¿Qué marcó la diferencia en los resultados? ¿Por qué Francia estaba miserable y agotada, mientras Inglaterra estaba sonriente y próspera? ¿Por qué Inglaterra dictó y Francia aceptó condiciones de paz? La razón aparentemente fue la diferencia en riqueza y crédito. Francia estaba sola frente a muchos enemigos; pero esos enemigos surgieron y se mantuvieron en movimiento gracias a los subsidios ingleses. El Lord Tesorero de Inglaterra, escribiendo en 1706 a Marlborough, dice:

> "Aunque la tierra y el comercio tanto de Inglaterra como de Holanda tienen cargas excesivas sobre ellos, el crédito sigue siendo bueno tanto para ellos como para nosotros; mientras que las finanzas de Francia están mucho más agotadas que se ven obligadas a dar veinte y veinticinco por ciento. ciento por cada centavo que envían fuera del reino, a menos que lo envíen en especie".

En 1712, los gastos de Francia fueron de 240.000.000 de francos, mientras que los impuestos sólo produjeron 113.000.000 de francos brutos, de los cuales, una vez deducidas las pérdidas y los gastos necesarios, sólo quedaron en el tesoro 37.000.000; Se intentó cubrir el déficit anticipando partes de los ingresos para los años venideros y mediante una serie de transacciones extraordinarias, tediosas de nombrar o comprender.

> "En el verano de 1715 [dos años después de la paz] parecía que la situación no podía empeorar: no más crédito público ni privado; no más ingresos claros para el Estado; las partes de los ingresos no comprometidas, anticipadas en En los años siguientes, ni el trabajo ni el consumo pudieron reanudarse por falta de circulación; la usura reinó sobre las ruinas de la sociedad. Las alternancias de precios elevados y depreciación de las mercancías finalmente aplastaron al pueblo. Estallaron entre ellos disturbios por el suministro, e incluso en los ejército.
> Las manufacturas languidecían o estaban suspendidas; la mendicidad forzada se estaba apoderando de las ciudades. Los [228]
> campos estaban desiertos, las tierras en barbecho por falta de instrumentos, por falta de abono, por falta de ganado; las casas estaban cayendo en ruinas. La Francia monárquica parecía dispuesta a morir con su anciano rey."[78]

Así sucedió en Francia, con una población de diecinueve millones en ese momento frente a los ocho millones de todas las Islas Británicas; con una tierra muchísimo más fértil y productiva; antes también de los grandes días del carbón y el hierro. "En Inglaterra, por el contrario, las inmensas subvenciones del Parlamento en 1710 golpearon prodigiosamente a los franceses; porque mientras su crédito era bajo, o en cierto modo desaparecido, el nuestro estaba en su cenit". Durante esa misma guerra "apareció entre nuestros comerciantes ese espíritu poderoso que les permitió llevar a cabo todos sus planes con un vigor que mantuvo una circulación constante de dinero en todo el reino y brindó un estímulo tan poderoso a todas las manufacturas que ha hecho recordar aquellos tiempos agradecidos en los peores."

> "Gracias al tratado con Portugal fuimos prodigiosos ganadores... Los portugueses comenzaron a sentir los cómodos efectos de sus minas de oro del Brasil, y el prodigioso comercio que siguió con nosotros hizo que su buena fortuna fuera en gran medida nuestra; y así ha sido. desde entonces; de lo contrario, no sé cómo se habían sufragado los gastos de la guerra... El efectivo corriente en el reino aumentó considerablemente, lo que debe atribuirse en gran medida a nuestro comercio portugués; y esto, como he manifestado , se lo debíamos enteramente a nuestro poder en el mar [que separó a Portugal de la alianza de las dos coronas y la arrojó bajo la protección de las potencias marítimas]. Nuestro comercio con las Indias Occidentales españolas a través de Cádiz fue ciertamente muy interrumpido en el comienzo de esta guerra, pero después fue restablecida en gran medida, tanto por la comunicación directa con varias provincias cuando estaba bajo el Archiduque, como a través de Portugal, por donde se hacía un comercio muy grande aunque de contrabando. grandes ganadores de nuestro comercio con los españoles en las Indias Occidentales [también contrabando]... Nuestras colonias, aunque se quejan de abandono, se hicieron más ricas, más pobladas y llevaron su comercio más lejos que en tiempos anteriores... Nuestro fin nacional con respecto a Inglaterra fue en esta guerra particularmente en gran medida respondida, me [229]
> refiero a la destrucción de

> el poder francés en el mar, pues, después de la batalla de Málaga, no sabemos más de sus grandes flotas; y aunque con esto el número de sus corsarios aumentó mucho, las pérdidas de nuestros comerciantes fueron mucho menores en el último reinado que en el anterior... Ciertamente es motivo de gran satisfacción que... partir a primero con la vista de una potencia naval tan grande como la que el rey francés había reunido en 1688, mientras nosotros luchábamos bajo tales dificultades, y cuando salimos de esa guerra problemática, en 1697, nos encontramos cargados con una deuda demasiado pesada para ser sacudida. en el corto intervalo de paz, sin embargo, en 1706, en lugar de ver a la armada de Francia cabalgando sobre nuestra costa, enviábamos cada año una flota poderosa para insultar a la suya, superior a ellos no sólo en el océano sino también en el Mediterráneo, forzando sacarlos completamente de ese mar con la mera visión de nuestra bandera... Con esto no sólo aseguramos nuestro comercio con el Levante y fortalecimos nuestros intereses con todos los príncipes italianos, sino que también aterrorizamos a los Estados de Berbería y asustamos al sultán para que no escuchara ninguna propuesta de Francia. Tales fueron los frutos del aumento de nuestro poder naval y de la manera en que se empleó... Tales flotas eran necesarias; inmediatamente protegieron nuestra bandera y a nuestros aliados, y los unieron a nuestros intereses; y, lo que es más importante que todo lo demás, establecieron nuestra reputación de fuerza marítima de manera tan efectiva que sentimos hasta el día de hoy [1740] los felices efectos de la fama así adquirida."[79]

No hace falta añadir más. Así estuvo el Power of the Seas durante los años en que los historiadores franceses nos dicen que sus cruceros se alimentaban de su comercio. El escritor inglés admite grandes pérdidas. En 1707, es decir, en cinco años, los resultados, según el informe de un comité de la Cámara de los Lores, "muestran que desde el comienzo de la guerra Inglaterra había perdido 30 barcos de guerra y 1.146 barcos mercantes". -buques, de los cuales 300 fueron retomados; mientras que les habíamos arrebatado, o destruido, 80 barcos de guerra y 1346 mercantes; también fueron capturados 175 corsarios." La mayor parte de los barcos de guerra probablemente eran empresas privadas, como ya se ha explicado. Pero, sean cuales sean las cifras relativas, no se necesita ningún argumento más allá de las declaraciones [230] que acabamos de hacer para demostrar la incapacidad de una simple guerra de crucero, no basada en grandes flotas, para derribar una gran potencia marítima. Jean Bart murió en 1702; pero en Forbin, Du Casse y otros, y sobre todo en Duguay-Trouin, dejó dignos sucesores, iguales a todos los destructores del comercio que el mundo haya visto jamás.

El nombre de Duguay-Trouin sugiere la mención, antes de abandonar finalmente la Guerra de Sucesión Española, de su mayor expedición corsaria, llevada a una distancia de su hogar rara vez alcanzada por los marineros de su ocupación, y que ilustra curiosamente el espíritu de tales empresas. en aquel día, y los cambios a los que se vio reducido el gobierno francés. Un pequeño escuadrón francés había atacado Río Janeiro en 1710, pero al ser rechazado había perdido algunos prisioneros, de los que se decía que habían sido ejecutados. Duguay-Trouin pidió permiso para vengar el insulto a Francia. El rey, consintiendo, hizo avanzar las naves y proporcionó las tripulaciones; y se redactó un contrato regular entre el rey, por una parte, y la compañía que empleaba a Duguay-Trouin, por otra, estipulando los gastos a cubrir y los suministros suministrados por ambas partes; entre las cuales encontramos la extraña y práctica disposición de que por cada una de las tropas embarcadas que muera, muera o deserte durante el crucero, la compañía deberá pagar una multa de treinta francos. El rey debía recibir una quinta parte de las ganancias netas y debía soportar la pérdida de cualquiera de los barcos que naufragara o destruyera en acción. Según estas disposiciones, enumeradas en su totalidad en un largo contrato, Duguay-Trouin recibió una fuerza de seis barcos de línea, siete fragatas y más de dos mil soldados, con los que navegó hacia Río de Janeiro en 1711; Se apoderó del lugar después de una serie de operaciones y permitió que fuera rescatado al precio de algo menos de cuatrocientos mil dólares, probablemente casi igual a un millón en la actualidad, además de quinientas cajas de azúcar. La empresa corsaria obtuvo alrededor del noventa y dos por ciento de su empresa. Como nunca se supo nada de dos de los barcos de línea después de zarpar en el viaje de regreso, las ganancias del rey probablemente fueron pequeñas. [231]

Mientras la Guerra de Sucesión española involucraba a toda Europa occidental, en el este se desarrollaba una contienda que podría haber tenido una profunda influencia sobre su resultado. Suecia y Rusia estaban en guerra, los húngaros se habían rebelado contra Austria y Turquía finalmente se vio involucrada, aunque no hasta finales del año 1710. Si Turquía hubiera ayudado a los húngaros, habría realizado una poderosa distracción, no por primera vez. en la historia, a favor de Francia. El historiador inglés sugiere que la disuadió el miedo a la flota inglesa; de todos modos ella no se movió y Hungría quedó reducida a la obediencia. La guerra entre Suecia y Rusia iba a provocar la preponderancia de esta última en el Báltico, el hundimiento de Suecia, antiguo aliado de Francia, hasta convertirlo en un Estado de segunda categoría, y la entrada definitiva de Rusia en la política europea.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[75] Martín: Historia de Francia.

[76] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Francesa.

[77] Campbell: Vidas de los almirantes.

[78] Martín: Historia de Francia.

[79] Campbell: Vidas de los almirantes.

---

[232]

CAPÍTULO VI.

ToC

La Regencia en Francia.—Alberoni en España.—Políticas de Walpole y Fleuri.—Guerra de Sucesión Polaca.—El contrabando inglés en la América española.—Gran Bretaña declara la guerra a España.—1715-1739.

A la Paz de Utrecht pronto siguió la muerte de los gobernantes de los dos países que habían desempeñado el papel más importante en la Guerra de Sucesión española. La reina Ana murió el 1 de agosto de 1714; Luis XIV. el 1 de septiembre de 1715.

El sucesor al trono inglés, el alemán Jorge I, aunque indudablemente fue la elección del pueblo inglés, estaba lejos de ser su favorito, y más bien fue soportado como un mal necesario, dándoles un rey protestante en lugar de uno católico romano. Junto con la frialdad y el disgusto de sus propios partidarios, encontró un grupo muy considerable de hombres descontentos que deseaban ver al hijo de Jaime II. en el trono. Había, pues, una falta de solidez, más aparente que real, pero todavía real, en su posición. En Francia, por el contrario, la sucesión al trono era indiscutible; pero el heredero era un niño de cinco años y había muchos celos en cuanto a la posesión de la regencia, poder más absoluto que el del rey de Inglaterra. La regencia fue obtenida y ejercida por el siguiente en la sucesión al trono, Felipe, duque de Orleans; pero tenía que temer no sólo los intentos por parte de sus rivales en Francia de debilitar su dominio, sino también la enemistad activa del rey Borbón de España, Felipe V, enemistad que parece haber datado de una intriga de Orleans. , durante la última guerra, para suplantar a Felipe en el trono español. Había, por tanto, un sentimiento de inestabilidad, de aprensión, en los gobiernos de Inglaterra y Francia, que influyó en la política de ambos. En lo que respecta a las relaciones entre Francia y España, el odio mutuo de los actuales gobernantes [233] obstaculizó durante algún tiempo el acuerdo amistoso de Luis XIV. había esperado de los lazos familiares, y era perjudicial para los verdaderos intereses de ambas naciones.

El regente Orleans, siguiendo el consejo del estadista francés más capaz y célebre de la época, el abad Dubois, hizo propuestas de alianza al rey de Gran Bretaña. Comenzó primero por concesiones comerciales del tipo generalmente aceptable para los ingleses, prohibiendo a los barcos franceses comerciar con los mares del Sur bajo pena de muerte y reduciendo los derechos sobre la importación de carbón inglés. Inglaterra al principio recibió estos avances con cautela; pero el regente no se desanimó y se ofreció además a obligar al pretendiente Jacobo III a retirarse más allá de los Alpes. También se comprometió a llenar el puerto de Mardyck, una nueva excavación con la que el gobierno francés intentaba indemnizarse por la pérdida de Dunkerque. Estas concesiones, todas ellas menos una, como se observará, fueron a expensas del poder marítimo o de los intereses comerciales de Francia, indujeron a Inglaterra a firmar un tratado por el cual los dos países garantizaban mutuamente la ejecución de los tratados de Utrecht en lo que respecta a en lo que respecta a sus respectivos intereses; especialmente la cláusula por la cual la Casa de Orleans sucedería en el trono francés, si Luis XV. murió sin hijos. También estaba garantizada la sucesión protestante en Inglaterra.
Holanda, agotada por la guerra, no estaba dispuesta a contraer nuevos compromisos, pero finalmente se convenció mediante la condonación de ciertos derechos sobre las mercancías que entraban en Francia. El tratado, firmado en enero de 1717, se conoció como la Triple Alianza y unió a Francia con Inglaterra durante algunos años.

Mientras Francia hacía así propuestas a Inglaterra, España, bajo la dirección de otro eclesiástico capaz, buscaba la misma alianza y al mismo tiempo desarrollaba su fuerza nacional con la esperanza de recuperar los Estados italianos perdidos. El nuevo ministro, el cardenal Alberoni, prometió a Felipe V que le permitiría reconquistar Sicilia y Nápoles, [234] si se le concedían cinco años de paz. Trabajó duro para aumentar los ingresos, reconstruir la marina y restablecer el ejército, mientras al mismo tiempo promovía las manufacturas, el comercio y el transporte marítimo, y el avance logrado en todo esto fue notable; pero la ambición más legítima de España de recuperar sus posesiones perdidas y con ellas establecer su poder en el Mediterráneo, tan gravemente herido por la pérdida de Gibraltar, se vio obstaculizada por el inoportuno propósito de Felipe de derrocar la regencia de Orleans en Francia.
Alberoni se vio obligado a enajenar a Francia, cuyo poder marítimo, así como el de España, estaba preocupado por ver a Sicilia en manos amigas y, en lugar de ese aliado natural, tuvo que conciliar a las potencias marítimas, Inglaterra y Holanda. Esto también buscó hacerlo mediante concesiones comerciales; prometiendo poner rápidamente a los ingleses en posesión de los privilegios concedidos en Utrecht, respecto de los cuales España se había retrasado hasta ahora. A cambio, les pidió medidas favorables en Italia. Jorge I, que era alemán de corazón, recibió fríamente insinuaciones que eran hostiles al emperador alemán en sus dominios italianos; y Alberoni, ofendido, los retiró. La Triple Alianza, al garantizar el sistema existente de sucesión al trono francés, ofendió aún más a Felipe V, que soñaba con hacer valer sus propios derechos. El resultado de todas estas negociaciones fue unir a Inglaterra y Francia contra España, política ciega para los dos reinos borbónicos.

La esencia de la situación creada por estos diferentes objetivos y sentimientos era que tanto el emperador de Austria como el rey de España querían Sicilia, que en Utrecht había sido entregada al duque de Saboya; y que tanto Francia como Inglaterra deseaban la paz en Europa occidental, porque la guerra daría una oportunidad a los descontentos de ambos reinos. Sin embargo, como la posición de Jorge era más segura que la de Orleans, la política de este último tendía a ceder ante la del primero, y esta tendencia se vio incrementada por la activa mala voluntad del rey de España.
Jorge, como alemán, deseaba el éxito del emperador; y los estadistas ingleses, naturalmente, preferían ver a Sicilia [235] en manos de su difunto aliado y amigo bien seguro que en las de España. Francia, contrariamente a su verdadera política, pero bajo la urgencia de la posición del regente, mantenía los mismos puntos de vista y se propuso modificar el Tratado de Utrecht transfiriendo Sicilia de Saboya a Austria, entregando en su lugar la antigua Cerdeña. Era necesario, sin embargo, considerar a España, que bajo Alberoni ya había adquirido un grado de poder militar sorprendente para quienes habían conocido su debilidad durante la última guerra. Todavía no estaba preparada para luchar, pues sólo había transcurrido la mitad de los cinco años solicitados por el cardenal; pero aún menos estaba dispuesta a renunciar a sus ambiciones. Un incidente insignificante precipitó un brote. Un alto funcionario español, que viajaba de Roma a España por tierra, pasando así por los Estados italianos del emperador, fue arrestado como súbdito rebelde por orden de este último, que todavía se autodenominaba Rey de España. Ante este insulto, Alberoni no pudo contener a Felipe. Una expedición de doce barcos de guerra y ocho mil seiscientos soldados fue enviada contra Cerdeña, sin que aún se hubiera producido el traslado a Saboya, y redujo la isla en pocos meses. Esto sucedió en 1717.

Sin duda, los españoles habrían avanzado inmediatamente contra Sicilia; pero Francia e Inglaterra intervinieron ahora más activamente para impedir la guerra general que parecía amenazadora. Inglaterra envió una flota al Mediterráneo y se iniciaron negociaciones en París, Viena y Madrid. El resultado de estas conferencias fue un acuerdo entre Inglaterra y Francia para efectuar el intercambio de Cerdeña y Sicilia que acabamos de mencionar, recompensando a España entregándole Parma y Toscana en el norte de Italia, y estipulando que el emperador debería renunciar para siempre a su absurdo pero irritante reclamo sobre el territorio. Corona española. Este acuerdo debía hacerse cumplir por las armas, si fuera necesario. Al principio, el emperador rechazó el consentimiento; pero la creciente grandeza de los preparativos de Alberoni finalmente le decidió a aceptar una oferta tan ventajosa, y la adhesión de Holanda al pacto le dio el título [236] histórico de Cuádruple Alianza. España se mostró obstinada; y es significativo de los logros de Alberoni en el desarrollo de su poder, y del entusiasmo, por no decir ansiedad, de Jorge I, que se le hiciera la oferta de comprar su consentimiento cediendo G
Si el Regente Orleans supiera esto, justificaría en parte que adelantara las negociaciones.

Alberoni intentó respaldar su poder militar mediante esfuerzos diplomáticos que se extendieron por toda Europa. Rusia y Suecia se unieron en un proyecto para invadir Inglaterra en interés de los Estuardo; la firma de la Cuádruple Alianza en Holanda fue retrasada por sus agentes; en Francia se inició una conspiración contra el regente; los turcos se alzaron contra el emperador; se fomentó el descontento en toda Gran Bretaña; y se intentó ganarse al duque de Saboya, indignado por haber sido privado de Sicilia. El 1 de julio de 1718, un ejército español de treinta mil soldados, escoltado por veintidós barcos de línea, apareció en Palermo. Las tropas de Saboya evacuaron la ciudad y casi toda la isla, concentrándose la resistencia en la ciudadela de Messina. La ansiedad se sintió en la propia Nápoles, hasta que el almirante inglés Byng ancló allí al día siguiente de la toma de Mesina. Habiendo aceptado el rey de Sicilia los términos de la Cuádruple Alianza, Byng recibió a bordo dos mil soldados austríacos para desembarcar en Mesina. Cuando se presentó ante el lugar, hallándolo sitiado, escribió al general español sugiriendo una suspensión de las armas por dos meses. Esto fue de

curso rechazado; así que los austríacos desembarcaron nuevamente en Reggio, en Italia, y Byng pasó por el estrecho de Messina en busca de la flota española, que se había dirigido hacia el sur.

El enfrentamiento que siguió difícilmente puede considerarse una batalla y, como suele suceder en tales asuntos, cuando las partes están al borde de la guerra pero la guerra en realidad no ha sido declarada, hay algunas dudas sobre hasta qué punto el ataque fue. moralmente justificable por parte de los ingleses. Parece bastante seguro que Byng estaba decidido de antemano a apoderarse o [237] destruir la flota española, y que como militar estaba justificado por sus órdenes. Los oficiales navales españoles no se habían decidido a seguir ninguna línea de conducta; eran muy inferiores en número y, como siempre debe ser el caso, la armada rápidamente revivida de Alberoni no había alcanzado en el mismo período la eficiencia de su ejército. Los ingleses se acercaron amenazadoramente, uno o más barcos españoles abrieron fuego, tras lo cual los ingleses, estando a barlovento, se detuvieron y acabaron con ellos; unos pocos sólo escaparon al puerto de La Valeta. La armada española quedó prácticamente aniquilada. Es difícil comprender la importancia que algunos escritores atribuyen a la acción de Byng en ese momento al atacar sin tener en cuenta la línea de batalla. Tenía ante él una fuerza desordenada, muy inferior tanto en número como en disciplina. Su mérito parece más bien residir en la disposición a asumir una responsabilidad que un hombre más escrupuloso habría eludido; pero en ésta y durante toda la campaña prestó buenos servicios a Inglaterra, cuyo poder marítimo se vio nuevamente fortalecido por la destrucción no de un rival real sino de uno posible, y sus servicios fueron recompensados con un título nobiliario. En relación con el trabajo de este día se escribió un despacho que goza de gran favor entre los historiadores ingleses. Uno de los capitanes superiores fue destacado con una división contra algunos barcos enemigos que escapaban. Su informe al almirante decía así: "Señor: Hemos tomado o destruido todos los barcos españoles en esta costa, el número según el margen. Respetuosamente, etc., G.

Walton." Un escritor inglés hace, y otro respalda, el comentario inesperado pero característico a los franceses, de que los barcos así arrojados al margen habrían llenado algunas páginas de una narración francesa.[81] Se puede conceder que el La llamada "batalla" del cabo Passaro no merecía una descripción larga, y el capitán Walton posiblemente así lo creyó; pero si todos los informes de transacciones navales se basaran en el suyo, la redacción de la historia naval no dependería de documentos oficiales.

Así, la armada española fue derribada el 11 de agosto de 1718 frente al cabo Passaro. Esto decidió el destino de Sicilia, si antes [238] hubiera sido dudoso. La flota inglesa rodeó la isla, apoyando a los austriacos y aislando a los españoles, a ninguno de los cuales se le permitió retirarse antes de que se firmara la paz. Los proyectos diplomáticos de Alberoni fracasaron uno tras otro, con una extraña fatalidad. Al año siguiente, los franceses, de conformidad con los términos de la alianza, invadieron el norte de España y destruyeron los astilleros; quemar nueve grandes barcos en el cepo, además del material para siete más, por instigación de un agregado inglés que acompañaba al cuartel general francés. Así se completó la destrucción de la marina española, que, según dice un historiador inglés, se atribuyó a los celos marítimos de Inglaterra. "Esto se hizo", escribió el comandante francés, el duque de Berwick, un bastardo de la casa de los Estuardo, "para que el gobierno inglés pueda demostrar al próximo Parlamento que no se ha descuidado nada que pueda disminuir la marina de España". ". Los actos de Sir George Byng, tal como los relata el historiador naval inglés, ponen aún más de manifiesto el propósito de Inglaterra en aquella época. Mientras la ciudad y la ciudadela de Mesina estaban siendo asediadas por austriacos, ingleses y sardos, surgió una disputa sobre la posesión de los buques de guerra españoles dentro del muelle. Byng, "reflexionando dentro de sí mismo que posiblemente la guarnición podría capitular para el regreso seguro de esos barcos a España, lo que él estaba decidido a no sufrir; que, por otro lado, el derecho de posesión podría generar una disputa inconveniente en un momento crítico entre los Los príncipes en cuestión, y si finalmente se determinaba que no pertenecían a Inglaterra, sería mejor que no pertenecieran a nadie más, propuso al Conde de Merci, el general austríaco, erigir una batería y destruirlos tal como estaban. [82] Después de algunas objeciones por parte de los otros líderes, esto se hizo. Si el cuidado y la vigilancia constantes merecen el éxito, Inglaterra ciertamente merecía su poder marítimo; pero ¿qué se dirá de la locura de Francia en este momento y a este respecto?

La constante sucesión de reveses y la desesperanza de luchar por posesiones marítimas lejanas sin armada, quebraron la [239] resistencia de España. Inglaterra y Francia insistieron en la destitución de Alberoni y Felipe cedió a los términos de la Cuádruple Alianza. La potencia austríaca, necesariamente amiga de Inglaterra, estaba así firmemente asentada en el Mediterráneo central, en Nápoles y Sicilia, al igual que la propia Inglaterra en Gibraltar y Puerto Mahón. Sir Robert Walpole, el ministro que ahora llegaba al poder en Inglaterra, no apoyó más tarde esta conjunción favorable y hasta ahora traicionó la política tradicional de su país. El dominio de la Casa de Saboya en Cerdeña, que entonces comenzó, ha durado; Sólo en nuestros días el título de Rey de Cerdeña se ha fusionado con el más amplio de Rey de Italia.

Al mismo tiempo y durante algún tiempo después del breve episodio del ministerio de Alberoni y de la ambición de España, se estaba librando una lucha en las costas del Báltico que debe mencionarse, porque dio lugar a otra ilustración eficaz del poder marítimo de Inglaterra, manifestado de manera similar. en el norte y el sur con una

levedad de esfuerzo que recuerda las historias del golpeteo de la pata de un tigre. La larga contienda entre Suecia y Rusia fue interrumpida por un momento en 1718, por negociaciones que buscaban la paz y una alianza entre los dos para el arreglo de la sucesión en Polonia y la restauración de los Estuardo en Inglaterra. Este proyecto, en el que se habían basado muchas de las esperanzas de Alberoni, finalmente fue frenado por la muerte en batalla del rey sueco. La guerra continuó; y el zar, viendo el agotamiento de Suecia, se propuso someterla por completo. Esta destrucción del equilibrio de poder en el Báltico, convirtiéndolo en un lago ruso, no convenía ni a Inglaterra ni a Francia; especialmente los primeros, cuyo poder marítimo, tanto para la paz como para la guerra, dependía de los suministros navales procedentes principalmente de esas regiones. Los dos reinos occidentales interfirieron, ambos por vía diplomática, mientras que Inglaterra envió además su flota. Dinamarca, que también estaba en guerra con su [240] tradicional enemigo Suecia, cedió fácilmente; pero Pedro el Grande se irritó mucho por la coerción implícita, hasta que finalmente se enviaron órdenes al almirante inglés para que uniera su flota a la de los suecos y repitiera en el Báltico la historia del cabo Passaro. El zar, alarmado, retiró su flota. Esto sucedió en 1719; pero Pedro, aunque desconcertado, aún no se había doblegado. Al año siguiente se repitió la interposición de Inglaterra con mayor efecto, aunque no a tiempo para salvar las costas suecas de graves daños; pero el zar, reconociendo el propósito fijo con el que tenía que tratar y conociendo por observación personal y experiencia práctica la eficiencia del poder marítimo de Inglaterra, finalmente consintió en la paz. Los franceses reclaman mucho de su diplomacia por este feliz resultado, y dicen que Inglaterra apoyó débilmente a Suecia; estando dispuesta a perder sus provincias en la costa oriental del Báltico porque Rusia, así llevada a la orilla del mar, podría abrir más fácilmente al comercio inglés los vastos recursos de su interior. Es muy posible que esto sea cierto, y se puede sentir la certeza de que se velaron por los intereses británicos, especialmente en lo que respecta al comercio y al poder marítimo; pero el carácter de Pedro el Grande es la garantía de que el argumento que más pesaba en él era la eficacia militar de la flota británica y su capacidad para llegar hasta sus mismas puertas. Mediante esta Paz de Nystadt, el 30 de agosto de 1721, Suecia abandonó Livonia, Estonia y otras provincias del lado este del Báltico. Este resultado fue inevitable; Cada año era menos posible que los Estados peque

Se puede comprender fácilmente que España estuviera completamente descontenta con las condiciones que le arrancó la Cuádruple Alianza. Los doce años que siguieron se llaman años de paz, pero la paz fue muy incierta y plagada de elementos de guerras futuras. Los tres grandes agravios que afectaban a España eran: Sicilia y Nápoles en posesión de Austria, Gibraltar y Mahón en manos de Inglaterra y, por último, el vasto comercio de contrabando realizado por comerciantes y barcos ingleses en la América española. Se verá que Inglaterra fue el apoyo activo de todas estas lesiones; Por tanto, Inglaterra era el enemigo especial de España, pero España no era el único enemigo [241] de Inglaterra.

La tranquilidad que siguió a la caída de Alberoni se debió principalmente al carácter y la política de los dos ministros de Francia e Inglaterra, que coincidieron en desear una paz general. Ya se conocen la política y los motivos del regente francés. Movido por las mismas razones, y para eliminar una ofensa accidental cometida por Inglaterra, Dubois obtuvo para ella la nueva concesión de España, además de las ventajas comerciales concedidas en Utrecht, de enviar un barco cada año para comerciar en las Indias Occidentales. Se dice que este barco, después de estar anclado, fue mantenido continuamente abastecido por otros, de modo que la nueva carga llegaba por un lado tan rápidamente como la vieja llegaba a tierra por el otro. Dubois y el regente murieron en la segunda mitad de 1723, después de una administración de ocho años, en la que habían revertido la política de Richelieu al aliarse con Inglaterra y Austria y sacrificarles los intereses de Francia.

La regencia y el gobierno nominal de Francia pasaron a otro miembro de la familia real; pero el verdadero gobernante era el cardenal Fleuri, el preceptor del joven rey, que ahora tenía trece años. Los esfuerzos por desplazar al preceptor sólo dieron como resultado que se le concediera el título, así como el poder, de ministro en 1726. En ese momento, Sir Robert Walpole se había convertido en primer ministro de Inglaterra, con una influencia y un poder que le proporcionaban prácticamente toda la dirección del gobierno. la política del Estado. El principal deseo tanto de Walpole como de Fleuri era la paz, sobre todo en Europa occidental. Por lo tanto, Francia e Inglaterra continuaron actuando juntas con ese propósito y, aunque no pudieron sofocar por completo cada murmullo, durante varios años lograron prevenir brotes. Pero si bien los objetivos de los dos ministros estaban de acuerdo, los motivos que los inspiraron fueron diferentes. Walpole deseaba la paz debido a la situación aún inestable de la sucesión inglesa; por el pacífico crecimiento del comercio inglés, que siempre tuvo ante sus ojos; y probablemente también porque su espíritu, impaciente con sus iguales en el gobierno, rehuía la guerra que levantaría hombres más fuertes a su alrededor. Fleuri, [242] razonablemente seguro en cuanto al trono y a su propio poder, deseaba, como Walpole, el desarrollo pacífico de su país, y evitaba la guerra con el amor al reposo natural de la vejez; porque tenía setenta y tres años cuando asumió el cargo y noventa cuando lo dejó al morir. Bajo su suave administración revivió la prosperidad de Francia; el viajero que pasaba podía notar el cambio en el rostro del país y del pueblo; sin embargo, cabe dudar de si este cambio se debió al gobierno del anciano tranquilo o simplemente a la elasticidad natural del pueblo, que ya no estaba agotado por la guerra ni aislado del resto del mundo. Las autoridades francesas dicen que la agricultura no revivió en todo el país.

Es cierto, sin embargo, que la prosperidad marítima de Francia avanzó maravillosamente, debido principalmente a la eliminación de las restricciones comerciales en los años inmediatamente posteriores a la muerte de Luis XIV. Las islas de las Indias Occidentales en particular prosperaron enormemente y, naturalmente, su bienestar fue compartido por los puertos de origen que comerciaban con ellas. El clima tropical de Martinica, Guadalupe y Luisiana, y el cultivo por parte de esclavos, se prestaron fácilmente al gobierno paternal y semimilitar que caracteriza a todas las colonias francesas, pero que produjo resultados menos felices en el amargo clima de Canadá. En las Indias Occidentales, Francia obtuvo en esa época una decidida preponderancia sobre Inglaterra; el valor de la mitad francesa de Haití era por sí solo igual al de todas las Indias Occidentales inglesas, y el café y el azúcar franceses estaban expulsando a los ingleses de los mercados europeos. Los historiadores franceses afirman una ventaja similar sobre Inglaterra en el comercio del Mediterráneo y Levante. Al mismo tiempo, la Compañía de las Indias Orientales revivió y su depósito francés, cuyo nombre indica su asociación con Oriente, la ciudad bretona de L'Orient, se convirtió rápidamente en una ciudad espléndida. Pondicherry en la costa de Coromandel y Chandernagore en el Ganges, las principales sedes del poder y el comercio francés en la India, crecieron rápidamente; la isla de Borbón y la isla de Francia, ahora Mauricio, cuya posición es tan adecuada para el control del Océano Índico, se [243] convirtieron, la una en una rica colonia agrícola y la otra en una poderosa estación naval. El monopolio de la gran compañía se limitaba al comercio entre el país y las principales estaciones indias; el tráfico a lo largo de los mares de la India quedó abierto a la empresa privada y creció más rápidamente. Este gran movimiento, totalmente espontáneo e incluso mirado con desconfianza por el gobierno, estaba personificado en dos hombres, Dupleix y La Bourdonnais; quienes, el primero en Chandernagore y el segundo en la Isla de Francia, señalaron y abrieron el camino en todas estas empresas que estaban construyendo el poder y el renombre de los franceses en los mares del Este. Se inició el movimiento que, después de convertir a Francia en rival de Inglaterra en la península del Indostán, y de darle por un momento la promesa de ese gran imperio que ha otorgado un nuevo título a la Reina de Gran Bretaña, estaba destinado finalmente a fracasar y perecer. ante el poder marítimo de Inglaterra. El alcance de esta expansión del comercio francés, consecuencia de la paz y la eliminación de restricciones, y que no se debe en ningún sentido a la protección gubernamental, se evidencia en el crecimiento del transporte marítimo mercante francés, que a la muerte de Luis XIV tenía sólo trescientos buques. a mil ochocientos, veinte años después. Esto, afirma un historiador francés, refuta "los deplorables prejuicios, nacidos de nuestras desgracias, de que Francia no está preparada para el comercio marítimo, el único comercio que extiende indefinidamente el poder de una nación con su esfera de actividad".

Este movimiento libre y feliz de la gente estaba lejos de ser aceptable para Fleuri, quien parece haberlo visto con la desconfianza de una gallina que ha empollado patitos. Walpole y él mismo coincidieron en amar la paz; pero Walpole se vio obligado a contar con el pueblo inglés, y éste pronto se resintió de la rivalidad en el mar y en el comercio, cualquiera que fuera su obtención. Además, Fleuri había heredado la desafortunada política de Luis XIV; sus ojos estaban fijos en el continente. En verdad no quería seguir el curso de la regencia en disputar con España, sino más bien acercarse a ella; y aunque durante un tiempo no pudo hacerlo sin sacrificar su política de paz, debido a la incesante enemistad de España [244] hacia Inglaterra, su mente estaba principalmente empeñada en fortalecer la posición de Francia en el territorio, estableciendo príncipes borbones donde pudiera. y unirlos mediante alianzas familiares. Se permitió que la marina decayera cada vez más. "El gobierno francés abandonó el mar en el mismo momento en que la nación, mediante la actividad de particulares, se esforzaba por recuperarlo." La fuerza material se redujo a cincuenta y cuatro barcos de línea y fragatas, la mayoría en malas condiciones; e incluso cuando la guerra con Inglaterra era inminente desde hacía cinco años, Francia sólo tenía cuarenta y cinco barcos de línea frente a los noventa de Inglaterra. Esta diferencia presagiaba los resultados que siguieron a un cuarto de siglo de guerra.

Durante el mismo período, Walpole, confiando en la cooperación de Fleuri, se opuso resueltamente a una guerra abierta entre Inglaterra y España. Las dificultades causadas por las acciones amenazantes y exasperantes de este último país, y de los aliados que de vez en cuando podía reunir, fueron enfrentadas, y durante un tiempo exitosamente, con demostraciones navales, recordatorios de ese poder marítimo que una nación tenía. tras otro había sentido y cedido. En 1725, el rey español y el emperador acordaron poner fin a su larga enemistad y firmaron un tratado en Viena, en el que había una cláusula secreta que estipulaba que el emperador apoyaría la reclamación de España sobre Gibraltar y Puerto Mahón, por medio de las armas. si necesario. Rusia también mostró disposición a unirse a esta confederación. Se formó una contraalianza entre Inglaterra, Francia y Prusia; y se enviaron flotas inglesas, una al Báltico para intimidar a la zarina, otra a la costa de España para controlar ese gobierno y proteger Gibraltar, y una tercera a Porto Bello, en el principal español, para bloquear la flota de galeones allí reunida. y al cortar los suministros, recuerda al rey español de inmediato su dependencia de la especie de América y el control de Inglaterra sobre la carretera por la que llegaba hasta él. La aversión de Walpole a la guerra se caracterizó por darle al almirante en Porto Bello las órdenes más estrictas de no luchar, sólo de bloquear; cuya consecuencia, debido a la larga demora del escuadrón en la costa enfermiza, fue una mortalidad entre las tripulaciones que conmocionó a [245] la nación y condujo, entre otras causas, al derrocamiento del ministro muchos años después. Allí murieron entre tres y cuatro mil oficiales y soldados, incluido el propio almirante Hosier. Sin embargo, se alcanzó el objetivo de Walpole; aunque España hizo un tonto ataque por tierra

En Gibraltar, la presencia de la flota inglesa aseguró sus suministros y provisiones y evitó el estallido formal de la guerra. El emperador se retiró de la alianza y, bajo presión inglesa, también revocó el estatuto de una compañía de las Indias Orientales que había autorizado en los Países Bajos austríacos y que tomaba su nombre del puerto de Ostende. Los comerciantes ingleses exigieron la eliminación de este competidor, y también de un rival similar establecido en Dinamarca; ambas concesiones obtuvo el ministerio inglés, respaldado por Holanda. Mientras el comercio no se vio gravemente perturbado, la política de paz de Walpole, acompañada como fue naturalmente por años de abundancia y satisfacción general, se mantuvo fácilmente, aunque España continuó amenazadora y arrogante en sus demandas para Gibraltar; pero desafortunadamente ahora se embarcó más profundamente en un curso de molestia para el comercio inglés. Se han mencionado las concesiones del Asiento o comercio de esclavos y del barco anual a Sudamérica; pero estos privilegios no eran más que una parte del comercio inglés en esas regiones. El sistema de España con respecto al comercio de sus colonias era del carácter más estrecho y exclusivo; pero, al intentar excluirlos del tráfico extranjero, se olvidó de satisfacer ella misma sus necesidades. La consecuencia fue que surgió un gran contrabando en todas sus posesiones americanas, realizado principalmente por los ingleses, quienes hicieron que su tráfico legal por el Asiento y el barco anual sirviera también al comercio ilegal, o al menos no autorizado. Este sistema fue sin duda ventajoso para la gran mayoría de los colonos españoles, y fue alentado por ellos, mientras que los gobernadores coloniales lo consintieron, a veces por dinero, a veces influenciados por la opinión pública local y su propio conocimiento de las dificultades del caso; pero hubo súbditos españoles que vieron perjudicados sus propios negocios por el uso y abuso de los privilegios ingleses, y el gobierno nacional sufrió tanto en el bolsillo como en el orgullo por estas evasiones de los ingresos. Ahora empezó a tirar de los hilos con [246] más fuerza. Se revivieron y se hicieron cumplir regulaciones obsoletas. Las palabras con las que se ha descrito la acción de España en esta vieja controversia son curiosamente aplicables a ciertas disputas recientes en las que los Estados Unidos han sido parte. "Ahora se siguió la letra del tratado, aunque se abandonó el espíritu que lo dictaba. Aunque los barcos ingleses todavía disfrutaban de la libertad de atracar en puertos españoles con el fin de reacondicionarse y aprovisionarse, estaban lejos de disfrutar de las mismas ventajas de transportar en una relación amistosa y comercial. Ahora eran vigilados con celos escrupulosos, estrictamente visitados por guardacostas, y se adoptaban todos los medios eficientes para impedir cualquier comercio con las colonias, excepto lo permitido por el barco anual ". Si España hubiera podido limitarse a una vigilancia más estrecha y a imponer en sus propias aguas regulaciones aduaneras vejatorias, no esencialmente diferentes de las sancionadas por las ideas comerciales generales de aquella época, tal vez no habría resultado ningún daño mayor; pero la situación y el carácter de su gobierno no le permitieron detenerse allí. No era posible proteger y sellar eficazmente una costa que se extendía a lo largo de cientos de millas y con innumerables ensenadas; Tampoco los comerciantes y marineros, en busca de ganancias que habían llegado a considerar como su derecho, se dejarían disuadir por el temor a las sanciones o la consideración por las susceptibilidades españolas. El poder de España no era bastante grande para imponer al ministerio inglés ninguna regulación de sus envíos, ni para detener el abuso de los privilegios del tratado, frente a los sentimientos de los comerciantes; y así el Estado más débil, agraviado y acosado, fue incitado a utilizar medios totalmente ilícitos. A los buques de guerra y guardacostas se les ordenó, o al menos se les permitió, detener y registrar los barcos ingleses en alta mar, fuera de la jurisdicción española; y el temperamento arrogante español, desenfrenado por el débil gobierno central, convirtió muchas de estas visitas, tanto las legales como las ilegales, en escenarios de insultos e incluso de violencia. Resultados algo similares, que surgen de causas no enteramente diferentes, han ocurrido en las relaciones de los funcionarios españoles con los Estados Unidos y con los barcos mercantes americanos en nuestros días.

[247]

Las historias de estos actos de violencia que volvieron a Inglaterra, junto con casos de pérdidas por confiscación y por la dificultad del comercio, por supuesto, agitaron a la gente. En 1737, los comerciantes de las Indias Occidentales presentaron una petición a la Cámara de los Comunes, diciendo:

> "Desde hace muchos años sus barcos no sólo han sido frecuentemente detenidos y registrados, sino también apresados por la fuerza y arbitrariamente en alta mar, por barcos españoles habilitados para cruzar, con el pretexto plausible de proteger sus propias costas; que sus comandantes, con sus tripulaciones, han sido tratados inhumanamente, y sus barcos llevados a algunos de los puertos españoles y allí condenados con sus cargamentos, en manifiesta violación de los tratados subsistentes entre las dos coronas; que las protestas de los ministros de Su Majestad en Madrid no reciben atención , y que los insultos y el saqueo pronto destruirán su comercio."

Walpole luchó duramente, durante los diez años siguientes a 1729, para evitar la guerra. En ese año, un tratado firmado en Sevilla pretendía regular las cosas, restaurando las condiciones del comercio a las que habían sido cuatro años antes y disponiendo que seis mil tropas españolas ocuparían inmediatamente el territorio de Toscana y Parma.
Walpole argumentó con su propio pueblo que la guerra les haría perder los privilegios comerciales que ya disfrutaban en los dominios españoles; mientras que con España mantuvo constantes negociaciones, buscando concesiones e indemnizaciones que pudieran silenciar el clamor interno. En medio de este período estalló una guerra por la sucesión al trono polaco. El suegro del rey francés era uno de los demandantes; Austria apoyó a su oponente. A

La hostilidad común hacia Austria unió una vez más a Francia y España, y a ellas se unió el rey de Cerdeña, que esperaba a través de esta alianza arrebatar Milán a Austria y añadirla a su propio territorio de Piamonte. La neutralidad de Inglaterra y Holanda estaba asegurada por la promesa de no atacar a los Países Bajos austríacos, cuya posesión [248] por parte de Francia se consideraba peligrosa para el poder marítimo de Inglaterra. Los Estados aliados declararon la guerra a Austria en octubre de 1733 y sus ejércitos entraron juntos en Italia; pero los españoles, concentrados en sus proyectos largamente acariciados contra Nápoles y Sicilia, abandonaron a los demás y giraron hacia el sur. Los dos reinos fueron conquistados fácil y rápidamente, teniendo los invasores el dominio del mar y el favor de la población. El segundo hijo del rey de España fue proclamado rey con el título de Carlos III, naciendo así el Reino Borbón de las Dos Sicilias. La aversión de Walpole a la guerra, que le llevó a abandonar un antiguo aliado, dio lugar a la transferencia del Mediterráneo central a un control necesariamente hostil a Gran Bretaña.

Pero mientras Walpole abandonaba así al emperador, él mismo era traicionado por su amigo Fleuri. Mientras hacía la alianza abierta con España contra Austria, el gobierno francés aceptó una cláusula secreta dirigida contra Inglaterra. Este compromiso decía lo siguiente: "Siempre que a ambas naciones les parezca bien, los abusos que se han infiltrado en el comercio, especialmente a través de los ingleses, serán abolidos; y si los ingleses se oponen, Francia defenderá su hostilidad con todas sus fuerzas. por tierra y por mar." "Y este pacto se hizo", como señala el biógrafo de Lord Hawke, "durante un período de alianza íntima y ostentosa con la propia Inglaterra".
[84] "Así, por fin surgió la política contra la cual Guillermo III había llamado a Inglaterra y Europa a armarse". Si Walpole hubiera conocido este acuerdo secreto, le habría parecido un argumento adicional a favor de la paz; pues, advirtiéndole su aguda sagacidad política de la existencia de un peligro que aún no podía ver, dijo a la Cámara de los Comunes que "si los españoles no hubieran contado con el estímulo privado de potencias más considerables que ellos, nunca se habrían aventurado en el camino". injurias e injurias que hayan sido comprobadas en su bar;" y opinó que "Inglaterra no era rival para los franceses y los españoles tampoco". [249]

De hecho, Fleuri había propinado una fea caída a su viejo amigo y colega estadista. La cuestión particular que excitó los dos años de Guerra de Sucesión Polaca, la elección de un gobernante para un reino desviado y destinado a desaparecer pronto de la lista de Estados europeos, parece un asunto menor; pero el giro que la acción de las potencias implicadas ha dado a la política europea le confiere una importancia muy diferente. Francia y Austria llegaron a un acuerdo en octubre de 1735, sobre términos a los que posteriormente accedieron Cerdeña y España, cuyos puntos principales eran los siguientes: El pretendiente francés al trono polaco renunció a su derecho y recibió en su lugar los ducados. de Bar y Lorena en el este de Francia, con la disposición de que a su muerte pasarían a manos de su yerno, el rey de Francia, en plena soberanía; los dos reinos de Sicilia y Nápoles fueron confirmados al príncipe Borbón español, Don Carlos; y Austria recuperó el Parma. La monarquía sarda también consiguió un aumento de su territorio italiano. Así, Francia, bajo el pacifista Fleuri, obtuvo en Bar y Lorena un aumento de fuerza que gobernantes más belicosos habían codiciado en vano; y al mismo tiempo su posición exterior se fortaleció a expensas de Inglaterra, mediante la transferencia de posiciones de control en el Mediterráneo central a un aliado. Sin embargo, el corazón de Fleuri bien podría haberle fallado al recordar el acuerdo secreto para controlar el comercio de Inglaterra y pensar en su poderoso poder marítimo junto a la decadente marina de Francia. Ese pacto entre Francia y España, al que las Dos Sicilias accedieron más tarde, llevaba consigo, en las entonces tensas relaciones entre Inglaterra y España, el germen de las grandes guerras entre Inglaterra y la Casa de Borbón que desembocaron en la creación de la Unión Británica. Imperio y la independencia de los Estados Unidos.

El clamor en Inglaterra por los ultrajes españoles continuó y fue cuidadosamente alentado por la oposición a Walpole. El ministro tenía ahora más de sesenta años y apenas podía cambiar las convicciones y la política arraigadas [250] de su primer ministro. Se encontraba cara a cara con uno de esos conflictos incontenibles entre naciones y razas respecto de los cuales se puede emplear una política de represión y compromiso, pero por un corto tiempo. Los ingleses estaban decididos a abrir las Indias Occidentales y la América española, y el gobierno español estaba igualmente decidido a obstruirlas. Desafortunadamente para su política de obstrucción, fortalecieron a los enemigos de Walpole con registros ilegales de barcos ingleses en mar abierto y posiblemente también con ultrajes a los marineros ingleses. Algunos de estos últimos fueron llevados ante el tribunal de la Cámara de los Comunes y testificaron que no sólo habían sido saqueados, sino torturados, encarcelados y obligados a vivir y trabajar en condiciones repugnantes. El caso más famoso fue el de un tal Jenkins, capitán de un bergantín mercante, que contó que un oficial español le había arrancado una oreja, mandándole que la llevara al rey su amo, y le dijera que si hubiera sido
Cuando se le preguntó cuáles eran sus sentimientos en ese momento de peligro y sufrimiento, se dice que respondió: "Encomendé mi alma a Dios y mi causa a mi país". Esta bien lograda expresión dramática de boca de un hombre de su clase arroja una sospecha de alto colorido sobre toda la historia; pero es fácil imaginar qué grito de campaña capital sería en el calor de un movimiento popular. La marea del sentimiento barrida

El mosaico de compromiso de Walpole y la guerra fueron declarados contra España por Gran Bretaña el 19 de octubre de 1739. El ultimátum inglés insistía en una renuncia formal al derecho de búsqueda reclamado y ejercido por los españoles, y en un reconocimiento expreso del Reclamaciones británicas en América del Norte.
Entre estas reclamaciones se encontraba una relativa a los límites de Georgia, entonces una colonia recientemente establecida, que tocaba el territorio español de Florida.

Los escritores ingleses han argumentado calurosamente hasta qué punto la guerra así impulsada e iniciada por Inglaterra, en contra del juicio de su capaz ministro, era moralmente justificable. Las leyes de España con respecto al comercio de sus colonias no diferían en [251] espíritu de las de la propia Inglaterra, como lo demuestra su Ley de Navegación, y los oficiales navales españoles se encontraron en una posición casi idéntica a la de Nelson cuando era capitán de una fragata en las Indias Occidentales medio siglo después. Los barcos y comerciantes americanos entonces, después de la separación de la madre patria, continuaron el comercio del que habían disfrutado como colonos; Nelson, celoso de las ventajas comerciales de Inglaterra tal como se entendía entonces, se comprometió a hacer cumplir la ley y, al hacerlo, encontró en su contra el sentimiento de los antillanos y de las autoridades coloniales. No parece que él o quienes lo apoyaban buscaran ilegalmente, porque el poder de Inglaterra era lo suficientemente grande como para proteger sus intereses marítimos sin utilizar medios irregulares; mientras que España entre 1730 y 1740, siendo débil, estuvo tentada, como lo ha estado desde entonces, de capturar a aquellos que sabía que la habían perjudicado dondequiera que pudiera encontrarlos, incluso fuera de su jurisdicción legal.

Después de leer la presentación totalmente comprensiva del caso de los oponentes de Walpole, instando a la guerra, que hace el profesor Burrows en su Vida de Lord Hawke, un extranjero difícilmente puede dejar de concluir que los españoles fueron gravemente agraviados, de acuerdo con los derechos de la madre. -país sobre colonias como comúnmente se admitía en ese día; aunque ninguna nación podría tolerar el derecho de búsqueda que reclaman. A nuestro tema concierne principalmente notar que la disputa era radicalmente una cuestión marítima, que surgió del impulso incontrolable del pueblo inglés de ampliar sus intereses comerciales y coloniales. Es posible que Francia estuviera actuando bajo un impulso similar, como han afirmado los escritores ingleses; pero el carácter y la política general de Fleuri, así como el genio del pueblo francés, hacen que esto sea improbable. No había Parlamento ni oposición para dar a conocer la opinión popular en la Francia de esa época, y desde entonces se han expresado estimaciones muy diferentes sobre el carácter y la administración de Fleuri. Los ingleses se fijan más bien en la capacidad que obtuvo Lorena para Francia y las Sicilias para la Casa de Borbón, y culpan a Walpole de haberse extralimitado. Los franceses dicen de Fleuri que "vivía día a día buscando sólo tranquilidad en su vejez. Había dejado estupefacta a Francia con opiáceos, en lugar de trabajar para curarla. Ni siquiera pudo [252] prolongar este sueño silencioso hasta su propia muerte. "[85]

Cuando estalló la guerra entre Inglaterra y España, "esta última reclamó la ventaja de su alianza defensiva con Francia. Fleuri, gravemente contra su voluntad, se vio obligado a equipar una escuadra; lo hizo de manera mezquina".
Esta escuadra, de veintidós barcos, envió a América la flota española reunida en Ferrol, y el refuerzo impidió que los ingleses atacaran. "Aun así, Fleuri dio explicaciones a Walpole y esperó un compromiso, esperanza infundada que tuvo resultados desastrosos para nuestros intereses marítimos e impidió medidas que habrían dado a Francia, desde el comienzo de la guerra, la superioridad en los mares orientales. ". Pero "tras el derrocamiento de Walpole", dice otro francés, "Fleuri se dio cuenta de su error al dejar que la marina decayera. Su importancia últimamente le había llamado la atención. Sabía que los reyes de Nápoles y Cerdeña abandonaron la alianza francesa simplemente porque un escuadrón inglés amenazó con bombardear Nápoles y Génova y traer un ejército a Italia.

A falta de este elemento de grandeza, Francia se tragó silenciosamente las mayores humillaciones y sólo pudo quejarse de la violencia [253] de los cruceros ingleses, que saquearon nuestro comercio, en violación del derecho de gentes", [87] durante los años de paz nominal que Transcurrió entre el momento en que la flota francesa se limitó a proteger a los españoles contra los ingleses y el estallido de la guerra formal. La explicación de estas diferentes opiniones no parece muy difícil. Los dos ministros habían acordado tácitamente seguir líneas que aparentemente no podían cruzarse. Se dejó a Francia libertad para expandirse por tierra, siempre que no despertara los celos del pueblo inglés y el propio sentido de los intereses ingleses de Walpole, mediante la rivalidad en el mar. Esta opción convenía a las opiniones y deseos de Fleuri. El que buscaba el poder por mar, el El otro por tierra. Lo que había sido más prudente, la guerra lo demostraría; porque, con España como aliada de una de las partes, la guerra tenía que llegar, y eso en el mar. Ninguno de los ministros vivió para ver el resultado de su política. Walpole fue expulsado del poder en 1742 y murió en marzo de 1745. Fleuri murió en el cargo el 29 de enero de 1743.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[80] Después Lord Torrington; padre del almirante John Byng, fusilado en 1757.

[81] Campbell: Vidas de los almirantes; citado por Lord Mahon en su Historia de Inglaterra.

[82] Vidas de los almirantes

[83] Martin: Historia de Francia.

[84] Madrigueras: vida de Lord Hawke.

[85] Martin: Historia de Francia.

[86] Es necesario explicar la peculiar relación política que Francia mantuvo con Inglaterra entre 1739 y 1744, mientras este último país estaba en guerra con España, ya que dependía de conceptos sobre deberes internacionales que son prácticamente obsoletos. Por su alianza defensiva con España, Francia se había obligado a proporcionar un contingente de fuerza específica a la flota española cuando ese país estuviera involucrado en una guerra de cierto tipo. Afirmó, sin embargo, que el envío de estos socorros no era un acto de hostilidad hacia Inglaterra que implicara una ruptura de la paz existente entre las dos naciones.
Los barcos de guerra franceses, si bien servían a la flota española según los términos del tratado, eran enemigos; pero la nación francesa y todas las demás fuerzas armadas de Francia, en mar y tierra, eran neutrales, con todos los privilegios de la neutralidad. Por supuesto, Inglaterra no estaba obligada a aceptar esta visión del asunto y podía convertir la acción de Francia en un casus belli; pero Francia afirmó que no era justo, e Inglaterra prácticamente aceptó el reclamo, aunque era probable que la relación condujera a una guerra formal, como sucedió en 1744. Unos años más tarde, se encontrará a los holandeses reclamando el mismo privilegio de neutralidad hacia Francia. mientras proporcionaba un gran contingente al ejército austríaco que actuaba contra ella.

[87] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Francesa.

---

[254]

CAPÍTULO VII.

ToC

Guerra entre Gran Bretaña y España, 1739.—Guerra de Sucesión de Austria, 1740.—Francia se une a España contra Gran Bretaña, 1744.—Batallas navales de Matthews, Anson y Hawke.—Paz de Aix-la-Chapelle, 1748.

Hemos llegado ahora al comienzo de una serie de grandes guerras, destinadas a durar con breves intervalos de paz durante casi medio siglo y que tienen, entre muchos detalles engañosos, una característica general que las distingue de las guerras anteriores y de muchas guerras posteriores. Esta lucha abarcó las cuatro cuartas partes del mundo, y no sólo como cuestiones secundarias aquí y allá, siendo la lucha principal en Europa; porque las grandes cuestiones que debía determinar, relativas a la historia del mundo, eran el dominio del mar y el control de países distantes, la posesión de colonias y, dependiendo de ellas, el aumento de la riqueza. Curiosamente, no es hasta casi el final de la larga contienda que grandes flotas se enfrentan y la lucha se transfiere a su campo adecuado: el mar. La acción del poder marítimo es bastante evidente, la cuestión claramente indicada desde el principio; pero durante mucho tiempo no hay guerra naval de importancia, porque el gobierno francés no reconoce la verdad. El movimiento hacia la extensión colonial por parte de Francia es totalmente popular, aunque ilustrado por algunos grandes nombres; la actitud de los gobernantes es fría y desconfiada: de ahí el abandono de la marina, la conclusión inevitable de la derrota en la cuestión principal y la destrucción de su poder marítimo en la época.

Siendo tal el carácter de las guerras venideras, es importante darse cuenta de las posiciones relativas de las tres grandes potencias en aquellos rincones del mundo, fuera de Europa, donde se iba a entablar el conflicto.

En América del Norte, Inglaterra poseía ahora las trece colonias, los Estados Unidos originales, desde Maine hasta Georgia. [255] En estas colonias se encontró el mayor desarrollo de esa forma de colonización peculiar de Inglaterra, grupos de hombres libres esencialmente autónomos y autodependientes, todavía entusiastamente leales y por ocupación a la vez agrícola, comercial y marítima. En el carácter de su país y de sus producciones, en su larga

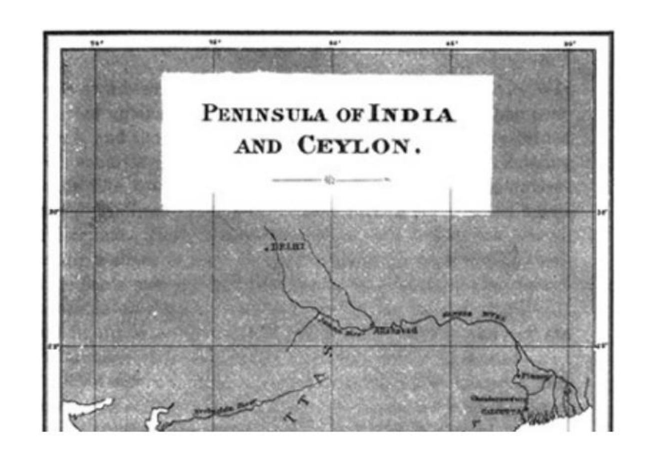
costas y puertos protegidos, y en sí mismos tenían todos los elementos del poder marítimo, que ya había recibido un gran desarrollo. En tal país y tal pueblo, la armada y el ejército reales tenían su base segura en el hemisferio occidental. Los colonos ingleses estaban intensamente celosos de los franceses y canadienses.

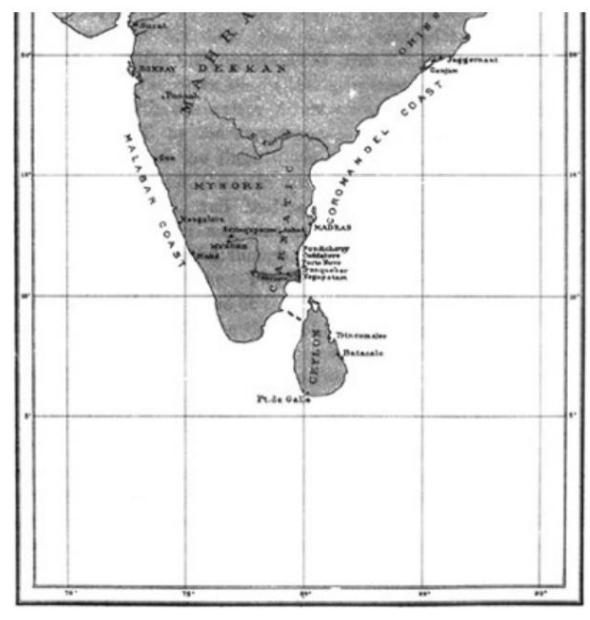
Francia poseía Canadá y Luisiana, un nombre mucho más amplio en su aplicación entonces que ahora, y reclamaba todo el valle del Ohio y el Mississippi, por derecho de descubrimiento previo y como vínculo necesario entre el río St. Lawrence y el Golfo de México. Todavía no había una ocupación adecuada de este país intermedio, ni Inglaterra admitió la reclamación, cuyos colonos afirmaron el derecho de extenderse indefinidamente hacia el oeste. La fuerza de la posición francesa estaba en Canadá; el San Lorenzo les dio acceso al corazón del país, y aunque Terranova y Nueva Escocia se habían perdido, en la isla de Cabo Bretón todavía tenían la llave del golfo y del río.
Canadá tenía las características del sistema colonial francés plantado en un clima menos adecuado para él. Un gobierno paternal, militar y monacal desalentó el desarrollo de la empresa individual y de la libre asociación para fines comunes. Los colonos abandonaron el comercio y la agricultura, cultivando sólo alimentos suficientes para el consumo inmediato y se dedicaron a las armas y la caza. Su principal tráfico era el de las pieles. Había entre ellos tan poco arte mecánico que compraron a las colonias inglesas parte de los barcos para su navegación interior. El principal elemento de fuerza era el carácter militar y armado de la población; cada hombre era un soldado.

Además de la hostilidad heredada de las metrópoli, existía un antagonismo necesario entre dos sistemas sociales y [256] políticos, tan directamente opuestos y situados uno al lado del otro. La lejanía del Canadá de las Indias Occidentales y el inhóspito clima invernal lo hacían, desde el punto de vista naval, de mucho menos valor para Francia que las colonias inglesas para Inglaterra; además de lo cual los recursos y la población eran muy inferiores. En 1750 la población de Canadá era de ochenta mil habitantes y la de las colonias inglesas de mil doscientos mil. Con tal disparidad de fuerzas y recursos, la única posibilidad para Canadá residía en apoyar el poder marítimo de Francia, ya fuera mediante el control directo de los mares vecinos, o mediante una desviación tan poderosa en otra parte que aliviara la presión sobre ella.

En el continente de América del Norte, además de México y los países al sur de éste, España poseía Florida; bajo cuyo nombre se abarcaban extensas regiones más allá de la península, no definidas con precisión y que tuvieron poca importancia en cualquier período de estas largas guerras.

En las Indias Occidentales y América del Sur, España poseía principalmente lo que todavía se conoce como países hispanoamericanos, además de Cuba, Puerto Rico y parte de Haití; Francia tenía Guadalupe, Martinica y la mitad occidental de Haití; Inglaterra, Jamaica, Barbados y algunas de las islas más pequeñas. El carácter fértil del suelo, las producciones comerciales y el clima menos riguroso parecerían hacer de estas islas objetos de particular ambición en una guerra colonial; pero en realidad no se hizo ningún intento, ni, excepto en lo que respecta a Jamaica, que España deseaba recuperar, se tuvo intención alguna de conquistar ninguna de las islas mayores. La razón probablemente fue que Inglaterra, cuyo poder marítimo la convertía en el principal agresor, estaba influenciada en la dirección de sus esfuerzos por los deseos de la gran masa de ingleses del continente norteamericano. Las islas más pequeñas de las Indias Occidentales son demasiado pequeñas para estar fuertemente controladas excepto por una potencia que controle el mar. Tenían un doble valor en la guerra: uno, como oferta de posiciones militares para tal potencia; el otro, un valor comercial, ya sea porque aumentaban [257] los propios recursos o disminuían los del enemigo. La guerra dirigida contra ellos puede considerarse como una guerra contra el comercio, y las islas mismas como barcos o convoyes cargados de riquezas enemigas. Por lo tanto, se los encontrará cambiando de manos como contadores, y generalmente se restaurarán cuando llegue la paz; aunque el resultado final fue dejar la mayoría de ellos en manos de Inglaterra. Sin embargo, el hecho de que cada una de las grandes potencias tuviera participación en este foco de comercio atrajo hacia allí tanto grandes flotas como pequeños escuadrones, tendencia favorecida por las temporadas desfavorables para las operaciones militares en el continente; y en las Indias Occidentales tuvieron lugar la mayor parte de las acciones de flotas que ilustraron esta larga serie de guerras.





Península de la India y Ceilán.

Listar

En otra región remota se libraba la lucha entre Inglaterra y Francia, y allí, como en América del Norte, finalmente se decidía por estas guerras. En la India, las naciones rivales estaban representadas por sus compañías de las Indias Orientales, que administraban directamente tanto el gobierno como el comercio. Detrás de ellos, por supuesto, estaban las madres patrias; pero en contacto inmediato con los gobernantes nativos estaban los presidentes y funcionarios nombrados por las compañías. En esa época los principales asentamientos de los ingleses eran: en la costa occidental, Bombay; al este, Calcuta sobre el Ganges, a cierta distancia del mar, y Madrás; mientras que un poco al sur de Madrás se había establecido más tarde otra ciudad y estación, generalmente conocida por los ingleses como Fort St. David, aunque a veces llamada Cuddalore. Las tres presidencias de Bombay, Calcuta y Madrás eran en ese momento mutuamente independientes y responsables únicamente ante el Tribunal de Directores de Inglaterra.

Francia se estableció en Chandernagore, a orillas del Ganges, sobre Calcuta; en Pondicherry, en la costa este, a ochenta millas al sur de Madrás; y en la costa occidental, muy al sur de Bombay, tenía una tercera estación de menor importancia, llamada Mahé. Los franceses, sin embargo, tenían una gran ventaja en la posesión de la estación intermedia ya señalada en el Océano Índico, las islas vecinas de Francia y Borbón.
Fueron aún más afortunados en el carácter personal de los dos hombres que en ese momento estaban a la cabeza de sus [258] asuntos en la península india y las islas, Dupleix y La Bourdonnais, hombres con quienes no había rivales en capacidad o fuerza de carácter. Todavía no había aparecido entre los funcionarios indios ingleses. Sin embargo, en estos dos hombres, cuya cordial colaboración podría haber arruinado el asentamiento inglés en la India, apareció de nuevo ese singular conflicto de ideas, esa vacilación entre la tierra y el mar como permanencia del poder, cuya profecía parece cumplirse. contenida en la posición geográfica de la propia Francia. La mente de Dupleix, aunque no desatendía los intereses comerciales, estaba fijada en construir un gran imperio en el que Francia gobernaría sobre una multitud de príncipes nativos vasallos. En la consecución de este fin demostró gran tacto y una actividad incansable, tal vez también una imaginación algo altiva y fantástica; pero cuando conoció a La Bourdonnais, cuyas opiniones más simples y sensatas apuntaban a la supremacía marítima, a un dominio basado en una comunicación libre y segura con el país de origen en lugar de las arenas movedizas de las intrigas y alianzas orientales, inmediatamente surgió la discordia. "La inferioridad naval", dice un historiador francés que considera que Dupleix tenía objetivos más elevados, "fue la causa principal que detuvo su progreso";[88] pero la superioridad naval fue precisamente el punto en el que La Bourdonnais, él mismo marinero y gobernador de una isla, apuntó. Puede ser que, dada la debilidad de Canadá, en comparación con las colonias inglesas, el poder marítimo no hubiera podido cambiar la cuestión real; pero en la situación de las naciones rivales de la India todo dependía del control del mar.

Éstas eran las situaciones relativas de los tres países en los principales teatros de guerra extranjeros. No se ha hecho ninguna mención de las colonias de la costa occidental de África, porque eran meros centros comerciales sin importancia militar. El Cabo de Buena Esperanza estaba en posesión de los holandeses, que no tomaron parte activa en las guerras anteriores, pero mantuvieron durante mucho tiempo una benévola neutralidad hacia Inglaterra, sobreviviendo de la alianza en las anteriores guerras del siglo. Es necesario mencionar brevemente la situación de las armadas militares, que iban a [259] tener una importancia aún no realizada. No se pueden dar cifras precisas ni una descripción exacta del estado de los barcos; pero la eficiencia relativa se puede estimar de manera bastante justa. Campbell, el historiador naval inglés contemporáneo,

dice que en 1727 la marina inglesa tenía ochenta y cuatro barcos de línea, con sesenta cañones en adelante; cuarenta barcos de 50 cañones y cincuenta y cuatro fragatas y embarcaciones más pequeñas. En 1734, este número se había reducido a setenta barcos de línea y diecinueve barcos de 50 cañones. En 1744, después de cuatro años de guerra sólo con España, el número era de noventa barcos de línea y ochenta y cuatro fragatas. Al mismo tiempo, calcula que la marina francesa cuenta con cuarenta y cinco barcos de línea y sesenta y siete fragatas. En 1747, cerca del final de la primera guerra, dice que la marina real de España se había reducido a veintidós barcos de línea, la de Francia a treinta y uno, mientras que la inglesa había aumentado a ciento cincuenta. veintiseis. Los escritores franceses consultados son menos precisos en sus cifras, pero coinciden en representar no sólo que la marina estaba reducida a un número lamentable de barcos, sino que éstos se encontraban en mal estado y los astilleros desprovistos de materiales. Este abandono de la marina duró más o menos a lo largo de estas guerras, hasta 1760, cuando se despertó el sentimiento de la nación sobre la importancia de restaurarla; Sin embargo, era demasiado tarde para evitar la más grave de las pérdidas francesas. Tanto en Inglaterra como en Francia la disciplina y la administración habían sido minadas por la larga paz; la ineficacia del armamento enviado fue notoria, y recuerda los escándalos que marcaron el estallido de la guerra de Crimea; mientras que la desaparición misma de los barcos franceses llevó, por la necesidad de reemplazarlos, a poner a flote barcos superiores, por ser más modernos y científicos, a los barcos más antiguos de la misma clase en Inglaterra. Sin embargo, hay que tener cuidado de aceptar con demasiada facilidad las quejas de escritores individuales; Se encontrarán autores franceses que afirman que los barcos ingleses son más rápidos, mientras que al mismo tiempo los ingleses se quejan de que son más lentos. Puede aceptarse como cierto en general que los barcos franceses construidos entre 1740 y 1800 estaban mejor diseñados y eran más grandes, clase por clase, que los [260] ingleses. Estos últimos tenían la indudable superioridad tanto en número como en calidad de marineros y oficiales. Manteniendo siempre a flote algunas flotas, mejores o peores, los oficiales no podían perder el contacto con su profesión; mientras que en Francia se dice que en 1744 ni una quinta parte de los oficiales estaban empleados. Esta superioridad fue mantenida y aumentada por la práctica, que en adelante prevaleció, de bloquear los puertos militares franceses con fuerza superior; Los escuadrones enemigos cuando se hicieron a la mar se encontraron inmediatamente en desventaja en cuanto a habilidad práctica. Por otra parte, por muy numeroso que fuera el número de marineros ingleses, las exigencias del comercio eran tan grandes que la guerra los encontró dispersos por todo el mundo, y parte de la flota estaba siempre paralizada por falta de tripulaciones. Este empleo constante aseguraba una buena marinería, pero la ausencia de tantos hombres tuvo que ser suplida por una prensa indiscriminada, que arrastró a una clase de hombres miserables y enfermizos, diluyendo tristemente la calidad del conjunto. Para comprender la situación de las compañías navales de aquella época, bastará leer las cuentas de aquellos enviados a Anson para emprender un crucero alrededor del mundo, o a Hawke cuando se acondicionaban para el servicio de guerra; las declaraciones son ahora casi increíbles y los resultados sumamente deplorables. No se trata únicamente de una cuestión de saneamiento; el material enviado era totalmente inadecuado para las condiciones de vida marina en las circunstancias más favorables. Tanto en el servicio francés como en el inglés fue necesaria una gran depuración entre los oficiales. Aquellos fueron los días dorados de la corte y la influencia política; y, además, no es posible, después de una larga paz, seleccionar inmediatamente entre los más bellos a los hombres que mejor resistirán las pruebas del tiempo y la exposición a las responsabilidades de la guerra. En ambas naciones había una tendencia a depender de oficiales que habían estado en su mej

Habiendo sido declarada la guerra a España por Inglaterra en octubre de 1739, los primeros intentos de esta última potencia se dirigieron naturalmente contra las colonias hispanoamericanas, causa de la disputa, en las que se esperaba encontrar una presa fácil y rica. La primera expedición zarpó al mando del almirante Vernon en noviembre del mismo año y tomó Porto Bello [261] con un golpe repentino y audaz, pero sólo encontró la insignificante suma de diez mil dólares en el puerto de donde zarparon los galeones. Al regresar a Jamaica, Vernon recibió grandes refuerzos de barcos y se le unió una fuerza terrestre de doce mil soldados. Con esta fuerza aumentada, se hicieron intentos contra Cartagena y Santiago de Cuba, en los años 1741 y 1742, pero en ambos resultaron lamentables fracasos; El almirante y el general se pelearon, como no era raro en los días en que ninguno de los dos comprendía inteligentemente los asuntos del otro. Marryatt, al caracterizar tales malentendidos como una exageración humorística, parece haber tenido en mente este ataque a Cartagena: "El ejército pensó que la marina podría haber derribado murallas de piedra de diez pies de espesor; y la marina se preguntó por qué el ejército no había subido hasta allí. las mismas murallas, que eran de treinta pies perpendiculares."

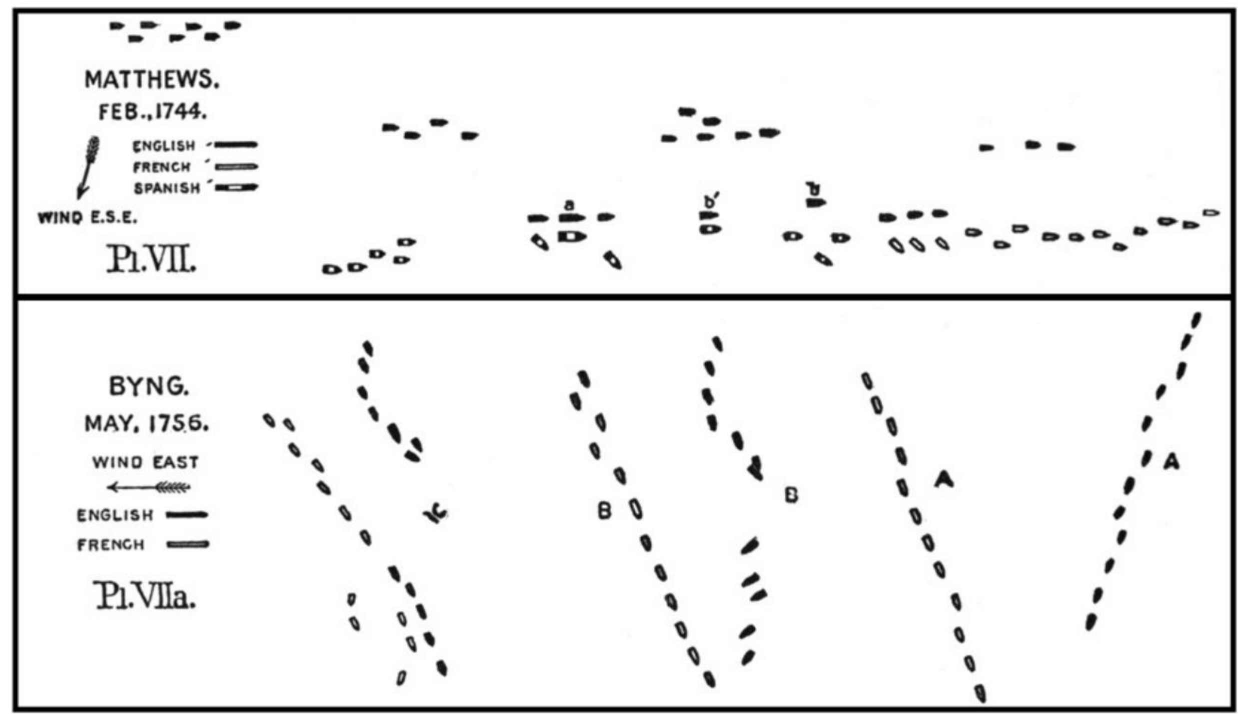
Otra expedición, justamente celebrada por la resistencia y perseverancia mostrada por su líder, y famosa tanto por las dificultades soportadas como por el singular éxito final, fue enviada en 1740 bajo el mando de Anson. Su misión era rodear el Cabo de Hornos y atacar las colonias españolas en la costa occidental de América del Sur. Después de muchas demoras, aparentemente debidas a una mala administración, la escuadra finalmente logró escapar hacia fines de 1740. Al pasar el Cabo en la peor estación del año, los barcos se toparon con una serie de tempestades del tipo más violento; el escuadrón se dispersó y nunca volvió a reunirse, y Anson, después de infinitos peligros, logró reunir una parte de él en Juan Fernández. Dos barcos habían regresado a Inglaterra y un tercero se perdió al sur de Chiloé. Con los tres que le quedaban navegó por la costa de América del Sur, tomando algunas presas y saqueando la ciudad de Payta, con la intención de tocar cerca de Panamá y unirse a Vernon para la captura de ese lugar y la posesión del istmo, si fuera posible.

Al enterarse del desastre de Cartagena, decidió cruzar el Pacífico y atacar a los dos galeones que zarpaban anualmente de Acapulco [262] a Manila. En el cruce, uno de los dos barcos que ahora le quedaban se encontró en tan malas condiciones que hubo que destruirlo. Con el otro logró su última empresa, capturar el gran galeón con un millón y medio de dólares en especie. La expedición, a pesar de sus muchas desgracias, no tuvo ningún resultado militar más allá del terror y el consiguiente bochorno causado a los asentamientos españoles; pero sus mismas desgracias y la serena perseverancia que de todas ellas produjo un gran éxito le han dado una merecida fama.

Durante el año 1740 ocurrieron dos acontecimientos que condujeron a que estallara una guerra general europea sobre la que ya estaban enzarzadas España e Inglaterra. En mayo de ese año Federico el Grande se convirtió en rey de Prusia, y en octubre murió el emperador Carlos VI, ex pretendiente austríaco al trono español. No tuvo hijos y dejó por testamento la soberanía de sus propiedades a su hija mayor, la célebre María Teresa, para asegurar cuya sucesión se habían dirigido los esfuerzos de su diplomacia durante muchos años. Esta sucesión había sido garantizada por las potencias europeas; pero la aparente debilidad de su posición excitó las ambiciones de otros soberanos. El elector de Baviera reclamó toda la herencia, en la que contaba con el apoyo de Francia; mientras que el rey de Prusia reclamó y se apoderó de la provincia de Silesia. Otras potencias, grandes y pequeñas, se unieron a uno u otro; mientras que la posición de Inglaterra se complicó porque su rey era también elector de Hannover y, en esa calidad, contrajo apresuradamente una obligación de neutralidad para con el electorado, aunque el sentimiento inglés estaba fuertemente a favor de Austria. Mientras tanto, el fracaso de las expediciones hispanoamericanas y las graves pérdidas del comercio inglés aumentaron la protesta general contra Walpole, quien dimitió a principios de 1742.

Inglaterra, bajo el nuevo ministerio, se convirtió en abierta aliada de Austria; y el Parlamento votó no sólo un subsidio para la reina emperatriz, sino también un cuerpo de tropas que serían enviadas como auxiliares a los Países Bajos austríacos. Al mismo tiempo, Holanda, bajo influencia inglesa y obligada como Inglaterra por tratados anteriores a apoyar la sucesión de María Teresa, también votó [263] por un subsidio. Aquí se repite esa curiosa visión de las relaciones internacionales antes mencionada. Ambas potencias entraron así en guerra contra Francia, pero sólo como auxiliares de la emperatriz, no como principales; como naciones, excepto las tropas que estaban realmente en el campo, se consideraba que todavía estaban en paz. Una situación tan equívoca sólo podría tener al final un resultado. En el mar, Francia ya había asumido la misma posición de auxiliar de España, en virtud de la alianza defensiva entre los dos reinos, aunque fingía estar todavía en paz con Inglaterra; y es curioso ver la gravedad con la que los escritores franceses se quejan de los ataques a los franceses por parte de barcos ingleses, con el argumento de que no hubo una guerra abierta entre los dos Estados. Ya se ha mencionado que en 1740 una escuadra francesa apoyó a una división de barcos españoles en su camino hacia América.

En 1741, España, habiendo entrado ya en la guerra continental como enemiga de Austria, envió un cuerpo de quince mil soldados desde Barcelona para atacar las posesiones austríacas en Italia. El almirante inglés Haddock, en el Mediterráneo, buscó y encontró la flota española; pero con él iba una división de doce barcos de línea franceses, cuyo comandante informó a Haddock que estaba comprometido en la misma expedición y que tenía órdenes de luchar si los españoles, aunque formalmente en guerra con Inglaterra, eran atacados. Como los aliados casi duplicaban sus fuerzas, el almirante inglés se vio obligado a regresar a Puerto Mahón. Poco después se sintió aliviado; y el nuevo almirante, Matthews, ocupó a la vez los dos cargos de comandante en jefe en el Mediterráneo y ministro inglés en Turín, la capital del rey de Cerdeña. En el transcurso del año 1742, un capitán inglés de su flota, persiguiendo algunas galeras españolas, las condujo al puerto francés de St. Tropez y, tras ellas, las quemó, a pesar de la supuesta neutralidad de Francia. Ese mismo año, Matthews envió una división de barcos al mando del comodoro Martín a Nápoles para obligar al rey Borbón a retirar su contingente de veinte mil soldados que servían en el ejército español en el norte de Italia contra los austriacos. A los intentos de negociar, Martín sólo respondió sacando su reloj y dando al gobierno una hora para llegar a un acuerdo. No había más opción que la sumisión; y la flota inglesa abandonó el puerto después de una estancia de veinticuatro horas, habiendo relevado a la emperatriz de [264] un enemigo peligroso. A partir de entonces resultó evidente que la guerra española en Italia sólo podría mantenerse enviando tropas a través de Francia; Inglaterra controlaba el mar y la acción de Nápoles. Estos dos últimos incidentes, ocurridos en St. Tropez y Nápoles, impresionaron profundamente al anciano Fleuri, quien reconoció demasiado tarde el alcance y la importancia de un poder marítimo bien fundado. Los motivos de queja se multiplicaban en ambos bandos y se acercaba rápidamente el momento en que tanto Francia como Inglaterra debían abandonar la pretensión de ser sólo auxiliares en la guerra. Sin embargo, antes de que llegara a eso, el control del poder marítimo y la riqueza de Inglaterra se hizo sentir nuevamente al unir al rey de Cerdeña a la causa austríaca. Entre los peligros y las ventajas de la alianza francesa o inglesa, la acción del rey estuvo determinada por una subvención y la promesa de una fuerte flota inglesa en el Mediterráneo; a cambio se comprometió a entrar en guerra con un ejército de cuarenta y cinco mil hombres. Este pacto fue firmado en septiembre de 1743. En octubre, habiendo muerto Fleuri, Luis XV. Hizo con España un tratado por el que se comprometía a declarar la guerra a Inglaterra y Cerdeña, y a apoyar las reclamaciones españolas en Italia, así como también a Gibraltar, Mahón y Georgia. Por tanto, la guerra abierta estaba al alcance de la mano, pero la declaración aún estaba aplazada. La mayor lucha marítima que tuvo lugar ocurrió mientras aún existía una paz nominal.



Pl. VII. y Pl. VIIa. Listar

A finales de 1743, el infante Felipe de España había intentado desembarcar en la costa de la República genovesa, que era hostil a los austriacos; pero el intento fue frustrado por la flota inglesa y los barcos españoles se vieron obligados a retirarse a Toulon. Permanecieron allí cuatro meses, sin poder salir a causa de la superioridad inglesa. En este dilema la corte de España recurrió a Luis XV. y obtuvo orden para que la flota francesa, bajo el mando del almirante de Court, un anciano de ochenta años, veterano de la época de Luis XIV, escoltara a los españoles hasta el golfo de Génova o hasta su propio país. puertos, no aparece claramente [265] cuáles. Se ordenó al almirante francés que no disparara a menos que fuera atacado. Para asegurarse la mejor cooperación de los españoles, de cuya eficiencia probablemente desconfiaba, De Court propuso, como había hecho Ruyter en tiempos pasados, dispersar sus barcos entre los suyos; pero como el almirante español Navarro se negó, la línea de batalla se formó con nueve barcos franceses en la vanguardia, en el centro seis franceses y tres españoles, en la retaguardia nueve barcos españoles; en total, veintisiete. En este orden, las flotas combinadas zarparon de Toulon el 19 de febrero de 1744. La flota inglesa, que había estado navegando frente a Hyères en observación, la persiguió, y el día 22 su vanguardia y su centro se encontraron con los aliados; pero la división de retaguardia se encontraba entonces a varias millas a barlovento y a popa, bastante fuera de la distancia de apoyo (Lámina VII., r). El viento soplaba del este, ambas flotas se dirigían hacia el sur y los ingleses tenían el barómetro. Los números eran casi iguales: los ingleses tenían veintinueve frente a los veintisiete aliados; pero esta ventaja fue revertida por el fracaso de la retaguardia inglesa en unirse. La conducta del contraalmirante se ha atribuido generalmente a la mala voluntad hacia Matthews; porque aunque demostró que en su posición separada hizo todas las velas para unirse, no atacó más tarde cuando pudo, con el argumento de que la señal para la línea de batalla volaba al mismo tiempo que la señal para entablar combate. ; lo que significa que no podía abandonar la línea para luchar sin desobedecer la orden de formar línea. Sin embargo, esta excusa técnica fue aceptada por el consejo de guerra posterior. En las condiciones actuales, Matthews, mortificado y acosado por la inacción de su lugarteniente, y temiendo que el enemigo escapara si se demoraba más, hizo la señal de atacar cuando su propia vanguardia estaba a la altura del centro del enemigo, y de inmediato se abalanzó sobre él. de línea y atacó con su buque insignia de noventa cañones al barco más grande de la línea enemiga, el "Felipe Real", de ciento diez cañones, que llevaba la bandera del almirante español (a). Al hacerlo, contó con el valiente apoyo de su siguiente proa y de popa. El momento del ataque parece haber sido elegido juiciosamente; cinco barcos españoles se habían rezagado muy hacia atrás, dejando a su almirante con el apoyo sólo del siguiente a proa y a popa, mientras que otros tres españoles continuaban con los franceses. La furgoneta inglesa se mantuvo firme, enfrentándose al centro [266] aliado, mientras que la furgoneta aliada se quedó sin antagonistas. Una vez liberado, este último quiso virar a barlovento de la cabeza de la línea inglesa, colocándola así entre dos fuegos, pero fue detenido por la acción inteligente de los tres capitanes ingleses que iban en cabeza, quienes, ignorando la señal de arriar, Mantuvieron su posición de mando y detuvieron los intentos del enemigo de duplicarse. Por ello fueron despedidos por el consejo de guerra, pero luego restituidos. Este prudente pero justificable desprecio de las señales fue imitado sin justificación alguna por todos los capitanes ingleses del centro, salvo los segundos del almirante ya mencionados, así como

como por algunos de los que iban en la vanguardia, que mantenían un cañoneo a larga distancia mientras su comandante en jefe estaba en combate cercano e incluso furioso. La única excepción marcada fue el Capitán Hawke, después el distinguido almirante, quien imitó el ejemplo de su jefe, y después de expulsar a su primer antagonista fuera de combate, abandonó su lugar en la vanguardia (b), enfrentó (b') a hermoso barco español que había mantenido a raya a otros cinco barcos ingleses y lo capturó, el único botín conseguido ese día. El comandante del furgón inglés, con sus segundos, también se comportó con ánimo y llegó a cerrar la acción. Es innecesario describir más la batalla; como asunto militar no merece atención, y su resultado más importante fue resaltar el mérito de Hawke, a quien el rey y el gobierno siempre recordaron por su participación en él. La ineficiencia general y la mala conducta generalizada de los capitanes ingleses, después de cinco años de guerra declarada, explicarán en parte el fracaso de Inglaterra en obtener de su indudable superioridad naval los resultados que podría haber esperado en esta guerra: el primer acto en cuarenta años. años de drama, y dan a los oficiales militares una lección sobre la necesidad de tener sus mentes preparadas y abastecidas, mediante el estudio de las condiciones de la guerra en su propia época, si no se los encontraría desprevenidos y tal vez deshonrados en la hora de la batalla. [89] No debe suponerse que tantos marineros ingleses se portaran mal por un defecto tan vulgar y raro como la mera cobardía; Fue la falta de preparación mental y la falta de eficiencia militar de los capitanes, combinadas con un mal liderazgo por parte del almirante, con una posible mancha de mala voluntad hacia él como superior grosero y dominante, lo que causó este fiasco. Aquí cabe llamar la atención sobre el efecto de cierta cordialidad y buena voluntad por parte de los superiores hacia sus subordinados. Quizás no sea esencial para el éxito militar, pero sin duda aporta a los demás elementos de ese éxito un espíritu, un soplo de vida, que hace posible lo que de otro modo sería imposible; que alcanza cotas de devoción y realización que la disciplina más estricta, no tan encendida, no puede alcanzar. Sin duda es un don natural. El mayor ejemplo jamás conocido entre los marineros fue Nelson. Cuando se unió a la flota justo antes de Trafalgar, los capitanes que se reunieron a bordo del buque insignia parecieron olvidar el rango de su almirante en su deseo de dar testimonio de su alegría por conocerlo. "Este Nelson", escribió el capitán Duff, que cayó en la batalla, "es un hombre tan adorable y excelente, un líder tan bondadoso, que todos deseamos exceder sus deseos y anticipar sus órdenes". Él mismo era consciente de esta fascinación y de su valor cuando, escribiendo sobre la batalla del Nilo a Lord Howe, dijo: "Tuve la felicidad de comandar un grupo de hermanos".

[267]

[268]

La celebridad alcanzada por la acción de Matthews frente a Toulon, ciertamente no se debió a la habilidad con la que se dirigió ni a sus resultados, surgió del clamor en casa, y principalmente del número y las conclusiones de los consejos de guerra que siguieron. Tanto el almirante como su segundo, y también once capitanes de los veintinueve, tenían cargos en su contra. El almirante fue despedido porque había roto la línea; es decir, porque sus capitanes no lo siguieron cuando abandonó el país para atacar al enemigo, decisión que huele más a toro irlandés que al amor irlandés por las peleas. El segundo fue absuelto por los motivos técnicos ya expuestos; evitó el error de romper la línea manteniéndose lo suficientemente lejos. De los once capitanes uno murió, uno desertó, siete fueron destituidos o suspendidos, sólo dos fueron absueltos. Tampoco los franceses y los españoles estaban más contentos; Pasaron las recriminaciones mutuas. El almirante de Court fue relevado de su mando, mientras que el almirante español fue condecorado por su gobierno con el título de Marqués de la Victoria, una recompensa extraordinaria por lo que fue, en el mejor de los casos, una pelea empatada. Los franceses, por el contrario, afirman que abandonó la cubierta alegando una herida muy leve, y que en realidad el barco fue combatido por un capitán francés que casualmente se encontraba a bordo.

Para usar una expresión común, esta batalla, la primera acción general desde la de Málaga cuarenta años antes, "despertó" al pueblo inglés y provocó una reacción saludable. El proceso de selección iniciado por la propia batalla continuó, pero el resultado se alcanzó demasiado tarde para tener el efecto adecuado en la guerra actual. Es más bien por su acción deficiente, que por los éxitos tan conspicuos que se lograron en épocas anteriores y posteriores, como se demuestra ahora el valor general del poder marítimo de Inglaterra; como una facultad preciosa, apenas valorada cuando se posee, pero profundamente extrañada cuando se retira. Señora ahora de los mares más por la debilidad de sus enemigos que por su propia fuerza disciplinada, no obtuvo de ese dominio resultados adecuados; el éxito más sólido, la captura de la isla de Cabo Bretón, en 1745, lo lograron las fuerzas coloniales de Nueva Inglaterra, a las que, de hecho, la marina real prestó una valiosa ayuda, porque para las tropas situadas así, la flota es la única línea de comunicación. La mala conducta frente a Toulon fue repetida por oficiales de alto mando en las Indias Occidentales y Orientales, lo que resultó en el último caso en la pérdida de Madrás. Otras causas concurrieron a la condición decadente de los oficiales navales para obstaculizar la acción de esa potencia marítima que se lanza lejos de casa. La situación de Inglaterra misma era insegura; la causa de los Estuardo todavía estaba viva, y aunque una formidable invasión de quince mil soldados al mando del mariscal Saxe, en 1744, fue frustrada, en parte por la flota del Canal de la Mancha y en parte por una tormenta que destrozó varios de los transportes reunidos frente a Dunkerque, con la pérdida de muchas vidas, sin embargo, la realidad del peligro se demostró al año siguiente, cuando el Pretendiente desembarcó en Escocia con sólo unos pocos hombres a sus espaldas y el reino del norte se levantó con él. Su exitosa invasión se extendió hasta la propia Inglaterra; y los historiadores sobrios han pensado que en algún momento las posibilidades de éxito final estaban más a su favor que en s

[269]

El uso del poder de Inglaterra fue la dirección dada a las operaciones francesas en tierra y los medios equivocados utilizados para oponerse a ellas. Descuidando a Alemania, Francia se volvió contra los Países Bajos austríacos, un país que Inglaterra, por consideración a sus intereses marítimos, no estaba dispuesta a ver conquistado. Su preponderancia comercial se vería directamente amenazada por el paso de Amberes, Ostende y el Escalda a manos de su gran rival; y aunque su mejor freno habría sido apoderarse de valiosas posesiones francesas en otros lugares y tenerlas como prenda, la debilidad de su gobierno y la actual ineficiencia de la marina le impidieron hacerlo. La posición de Hannover, nuevamente, controlaba la acción de Inglaterra; porque aunque unidos sólo por el vínculo de un soberano común, el amor de ese [270] soberano por su dominio continental, su país natal, se hizo sentir fuertemente en los consejos de un ministerio débil y obsoleto. Fue el desprecio de Hannover por parte del primer William Pitt, como consecuencia de su fuerte sentimiento inglés, lo que enfureció al rey y lo llevó a resistir durante tanto tiempo las demandas de la nación que debía ser puesto a la cabeza de los asuntos. Estas diferentes causas (disensión interna, interés en los Países Bajos, respeto por Hannover) se combinaron para impedir que un ministerio servil y de segunda categoría, dividido también entre ellos, diera una dirección adecuada e infundiera un espíritu adecuado a la guerra naval; pero una mejor condición de la propia marina, resultados más satisfactorios de ella, podrían haber modificado incluso su acción. Tal como estaban las cosas, el resultado de la guerra fue casi nulo en lo que respecta a las disputas entre Inglaterra y sus enemigos especiales. En el continente, las cuestiones posteriores a 1745 se redujeron a dos: qué parte de las posesiones austríacas debían entregarse a Prusia, España y Cerdeña, y cómo Francia debía arrebatar la paz a Inglaterra y Holanda. Los países marítimos todavía, como antaño, soportaban los gastos de la guerra, que sin embargo ahora recaían principalmente sobre Inglaterra. El mariscal Sajonia, que estuvo al mando de los franceses en Flandes durante toda esta guerra, resumió la situación en media docena de palabras dirigidas a su rey. "Señor", dijo, "la paz está dentro de los muros de Maestricht". Esta fuerte ciudad abrió el curso del Mosa y el camino para que el ejército francés entrara en las Provincias Unidas desde la retaguardia; porque la flota inglesa, junto con la de Holanda, impidió un ataque desde el mar. A finales de 1746, a pesar de los esfuerzos de los aliados, casi toda Bélgica estaba en manos de los franceses; pero hasta ese momento, aunque los subsidios holandeses apoyaban al gobierno austríaco y las tropas holandesas en los Países Bajos luchaban por él, había una paz nominal entre las Provincias Unidas y Francia. En abril de 1747, "el rey de Francia invadió el Flandes holandés, anunciando que se veía obligado a enviar su ejército al territorio de la república para detener la protección otorgada por los Estados Generales a las tropas austríacas e inglesas; pero que "No tenía intención de romper con él, y que los lugares y provincias ocupados serían restituidos a las Provincias Unidas tan pronto como dieran pruebas de que habían dejado de socorrer a los enemigos de Francia." Esta fue una guerra real, pero no formal.

[271]

Numerosos puestos cayeron durante el año y los éxitos de los franceses inclinaron tanto a Holanda como a Inglaterra a llegar a un acuerdo. Las negociaciones continuaron durante el invierno; pero en abril de 1748, Sajonia invadió Maestricht. Esto obligó a la paz.

Mientras tanto, aunque languidecía, la guerra marítima no transcurrió del todo sin incidentes. Durante el año 1747 ocurrieron dos encuentros entre escuadrones ingleses y franceses, que completaron la destrucción de la armada de combate francesa. En ambos casos los ingleses fueron decididamente superiores; y aunque se dio la oportunidad de algunos combates brillantes por parte de capitanes particulares, y de la demostración de resistencia heroica por parte de los franceses, muy superados en número pero resistiendo hasta el final, sólo se ofrece una lección táctica. Esta lección es que cuando un enemigo, ya sea como resultado de una batalla o debido a una desigualdad original, tiene una fuerza muy inferior y se ve obligado a volar sin respetar el orden de su vuelo, la consideración que de otro modo se debería al orden debe ser en una medida al menos despedido y se ordenó una persecución general.
Ya se ha señalado el error de Tourville a este respecto después de Beachy Head. En el primero de los casos que ahora estamos discutiendo, el almirante inglés Anson tenía catorce barcos contra ocho franceses, más débiles tanto individualmente como en número total; en el segundo, Sir Edward Hawke tenía catorce contra nueve, siendo estos últimos algo más grandes, barco por barco, que los ingleses. En ambos casos se dio la señal de persecución general, y la acción que resultó fue una melée. No había oportunidad para nada más; lo único necesario era alcanzar al enemigo que huía, y eso sólo puede lograrse ciertamente dejando que los barcos más veloces o mejor situados avancen, seguros de que la velocidad de los perseguidores más rápidos es mejor que la del más lento de los perseguidos, y de que por lo tanto, o se debe abandonar este último o poner a raya a toda la fuerza. En el segundo caso, no hubo que seguir muy lejos al comandante francés, el comodoro [272] l'Étenduère. Llevaba consigo un convoy de doscientos cincuenta barcos mercantes; Separando un barco de línea para continuar el viaje con el convoy, se colocó con los otros ocho entre éste y el enemigo, esperando el ataque bajo sus gavias. A medida que los ingleses avanzaban uno tras otro, se dividieron a ambos lados de la columna francesa, que por tanto estaba comprometida en ambos lados. Tras una obstinada resistencia, seis de los barcos franceses fueron capturados, pero el convoy se salvó. Los ingleses habían sido tratados con tanta brusquedad que los dos buques de guerra franceses restantes regresaron sanos y salvos a Francia. Por lo tanto, si Sir Edward Hawke mostró en su ataque el juicio y la rapidez que siempre distinguieron a ese notable oficial, se puede afirmar del comodoro l'Étenduère que la fortuna, al asignarle la gloriosa desventaja numérica, le dio también el papel principal en la batalla. el drama, y que lo llenó noblemente. Un oficial francés observa con razón que "defendió su convoy como se defiende una posición en tierra, cuando el objetivo es salvar un cuerpo de ejército o asegurar una

evolución; se entregó para ser aplastado. Después de una acción que duró desde el mediodía hasta las ocho de la tarde , el convoy se salvó gracias a la obstinación de la defensa; Doscientos cincuenta barcos fueron salvados para sus propietarios gracias a la devoción de L'Étenduère y de los capitanes a sus órdenes. Esta devoción no puede ser cuestionada, ya que ocho barcos tenían pocas posibilidades de sobrevivir a una acción con catorce; y el comandante de los ocho no sólo aceptó una acción que posiblemente hubiera podido evitar, sino que supo inspirar confianza en él a sus lugartenientes; porque todos apoyaron la lucha con honor y al final cedieron, mostrando las pruebas más indiscutibles de su excelente y enérgica defensa. Cuatro barcos fueron completamente desarbolados, dos tenían sólo el trinquete en pie." [90] Todo el asunto, tal como se llevó a cabo en ambos lados, ofrece un estudio admirable de cómo aprovechar una ventaja, original o adquirida, y de los resultados que [273] pueden obtenerse. obtenido mediante una defensa valiente, incluso desesperada, para la consecución de un objetivo particular. Puede agregarse que Hawke, imposibilitado para seguir persiguiéndolo, envió un balandro de guerra expreso a las Indias Occidentales, con información sobre la aproximación del convoy. —un paso que condujo a la captura de parte de ella, y da un toque de completitud a toda la transacción, que no puede dejar de ser gratificante para un estudiante militar interesado en ver a los actores de la historia plenamente vivos y desempeñando al máximo sus tareas importantes.

Antes de concluir la historia de esta guerra y mencionar el acuerdo de paz, es necesario dar cuenta de las transacciones en la India, donde Francia e Inglaterra estaban entonces en igualdad de condiciones. Se ha dicho que los asuntos allí estaban controlados por las compañías de las Indias Orientales de cualquiera de las naciones; y que los franceses estaban representados en la península por Dupleix, en las islas por La Bourdonnais. Este último fue designado para su cargo en 1735, y su genio incansable se dejó sentir en todos los detalles de la administración, pero especialmente en la conversión de la Isla de Francia en una gran estación naval, obra que tuvo que construirse desde los cimientos. . Todo faltaba; Todo lo abastecía en mayor o menor medida: almacenes, astilleros, fortificaciones, marineros. En 1740, cuando se hizo probable la guerra entre Francia e Inglaterra, obtuvo de la Compañía de las Indias Orientales un escuadrón, aunque más pequeño de lo que había pedido, con el que se proponía arruinar el comercio y la navegación inglesa; pero cuando la guerra realmente comenzó en 1744, recibió órdenes de no atacar a los ingleses, y la compañía francesa esperaba que pudiera existir neutralidad entre las compañías en esa región distante, aunque las naciones estaban en guerra. La proposición no parece absurda en vista de las curiosas relaciones de Holanda con Francia, nominalmente en paz mientras envía tropas al ejército austríaco; pero fue una gran ventaja para los ingleses, que eran inferiores en los mares de la India. Su empresa aceptó la oferta, aunque dijo que, por supuesto, no podía vincular ni al gobierno local ni a la marina real. Se perdió así la ventaja obtenida con la previsión de La Bourdonnais; aunque primero, y durante mucho tiempo solo, en el campo, su mano se detuvo. Mientras tanto, el almirantazgo inglés envió un [274] escuadrón y comenzó a apoderarse de barcos franceses entre la India y China; Hasta entonces la compañía no despertó de su ilusión.
Una vez realizada esta parte de su trabajo, la escuadra inglesa navegó hacia la costa de la India y, en julio de 1745, apareció frente a Pondicherry, la capital política de la India francesa, preparada para soportar un ataque que el gobernador de Madrás estaba a punto de realizar. tierra. Había llegado el momento de La Bourdonnais.

Mientras tanto, en el continente de la península india, Dupleix había ido formando amplias opiniones y sentando amplias bases para el establecimiento de la preponderancia francesa. Habiendo entrado al servicio de su empresa al principio en un puesto administrativo subordinado, su habilidad lo había elevado rápidamente hasta ser jefe de los establecimientos comerciales en Chandernagore, a los que dio una gran ampliación, afectando seriamente, se dice incluso destruyendo. , partes del comercio inglés. En 1742 fue nombrado gobernador general y, como tal, trasladado a Pondicherry. Aquí comenzó a desarrollar su política, cuyo objetivo era poner a la India bajo el poder de Francia. Vio que gracias al progreso y la extensión de las razas europeas por los mares de todo el mundo, había llegado el momento en que los pueblos orientales debían entrar en contacto cada vez mayor con ellas; y juzgó que la India, tantas veces conquistada antes, estaba ahora a punto de ser conquistada por los europeos. Quería decir que Francia debería ganar el premio y veía en Inglaterra al único rival. Su plan era inmiscuirse en la política india: primero, como jefe de una colonia extranjera e independiente, como ya lo era; y segundo, como vasallo del Gran Mogol, en lo que pretendía convertirse. Dividir y conquistar, hacer avanzar las líneas y la influencia francesas mediante alianzas juiciosas, cambiar la balanza arrojando a un lado o al otro el peso del coraje y la habilidad franceses: tales eran sus objetivos. Pondicherry, aunque era un puerto pobre, estaba bien adaptado para sus planes políticos; al estar muy distante de Delhi, la capital del mogol, la extensión agresiva podría continuar sin marca, hasta que fuera lo suficientemente fuerte como para soportar la luz. Por tanto, el objetivo actual de Dupleix era construir un gran principado francés en el sureste de la India, alrededor de Pondicherry, [275] manteniendo al mismo tiempo las posiciones actuales en Bengala.

Cabe señalar, sin embargo, (y la observación es necesaria para justificar la narración de estos planes en relación con nuestro tema, una conexión tal vez no evidente al principio) que el núcleo de la cuestión que ahora tiene ante sí Dupleix no era cómo construir un imperio a partir de las provincias y razas indias, pero cómo deshacerse de los ingleses, y eso finalmente. Los sueños más locos de soberanía que pudo haber albergado no podrían haber superado el desempeño real de Inglaterra unos años más tarde. Las cualidades europeas tenían que decir algo, si no contrarrestadas por la oposición de otros europeos; y tal oposición de un lado o del otro dependía del control de la

mar. En un clima tan mortífero para las razas blancas, es necesario renovar continuamente el pequeño número de personas cuyo heroísmo soportó la guerra contra adversidades terribles en muchos campos. Como en todas partes y siempre, la acción del poder marítimo fue aquí silenciosa e imperceptible; pero no será necesario menospreciar en lo más mínimo las cualidades y la carrera de Clive, el héroe inglés de esta época y fundador de su imperio, para demostrar la influencia decisiva que ejerció, a pesar de la ineficacia de los primeros oficiales navales ingleses. comprometidos y la falta de resultados concluyentes en las batallas navales que se libraron. Si durante los veinte años posteriores a 1743, flotas [276] francesas en lugar de inglesas hubieran controlado las costas de la península y los mares entre ésta y Europa, ¿puede creerse que los planes de Dupleix habrían fracasado por completo? "La inferioridad naval", dice con razón un historiador francés, "fue la causa principal que detuvo el progreso de Dupleix. La marina real francesa no hizo su aparición en las Indias Orientales" en su época. Queda por contar la historia brevemente.

Los ingleses, en 1745, hicieron preparativos para sitiar Pondicherry, en el que la marina real debía apoyar a las fuerzas terrestres; pero los efectos de los planes políticos de Dupleix se vieron de inmediato. El Nabab del Carnatic amenazó con atacar Madrás y los ingleses desistieron. Al año siguiente, La Bourdonnais apareció en escena y tuvo lugar una acción entre su escuadrón y el del comodoro Peyton; después de lo cual, aunque la lucha había sido empatada, el oficial inglés abandonó la costa, refugiándose en Ceilán y dejando el control en el mar a los franceses. La Bourdonnais ancló en Pondicherry, donde pronto surgieron disputas entre él y Dupleix, agravadas por el tono contradictorio de las instrucciones que recibían desde casa. En septiembre fue a Madrás, atacó por tierra y por mar, y tomó el lugar, pero hizo con el gobernador la estipulación de que podría ser rescatado; y en consecuencia se pagó un rescate de dos millones de dólares. Cuando Dupleix se enteró de esto, se enojó mucho y pretendió anular los términos de la capitulación basándose en que, una vez tomada, el lugar estaba dentro de su jurisdicción. La Bourdonnais consideró que este intento era deshonroso para él después de la promesa hecha. Mientras continuaba la disputa, un violento ciclón destruyó dos de sus barcos y desmanteló el resto. Poco después regresó a Francia, donde su actividad y celo fueron recompensados con tres años de prisión bajo cargos, a consecuencia de cuyo tratamiento murió. Después de su partida, Dupleix rompió la capitulación, se apoderó y conservó Madrás, expulsó a los colonos ingleses y continuó fortaleciendo las fortificaciones. Desde Madrás se volvió contra Fort St. David, pero la llegada de un escuadrón inglés lo obligó a levantar el sitio en marzo de 1747.

Durante este año, los desastres de la marina francesa en el Atlántico, ya relatados, dejaron a los ingleses tranquilos [277] dueños del mar. En el invierno siguiente enviaron a la India la flota europea más grande jamás vista en el Este, con una gran fuerza terrestre, toda ella bajo el mando del almirante Boscawen, que tenía el rango de general además de su rango naval. La flota apareció frente a la costa de Coromandel en agosto de 1748. Pondicherry fue atacada por tierra y mar, pero Dupleix opuso una resistencia exitosa. La flota inglesa, a su vez, sufrió un huracán y el sitio se levantó en octubre. Poco después llegó la noticia de la Paz de Aix-la-Chapelle, que puso fin a la guerra europea. Dupleix, una vez restablecidas las comunicaciones con su hogar, podía ahora reanudar sus sutiles y perseverantes esfuerzos para asegurar una base territorial que, en la medida de lo posible, lo protegiera de las posibilidades de una guerra marítima. Lástima que tanto genio y paciencia se hayan gastado en un esfuerzo totalmente vano; nada podría proteger contra ese ataque marítimo excepto una ayuda naval, que el gobierno local no podía brindar. Una de las condiciones de la paz era que Madrás debía ser devuelta a los ingleses a cambio de Louisburg, el premio ganado por los colonos norteamericanos y liberado por ellos con tanta renuencia como Madrás lo fue por Dupleix. De hecho, esto ilustraba la jactancia de Napoleón de que reconquistaría Pondicherry en la orilla del Vístula; sin embargo, aunque la supremacía marítima de Inglaterra hizo que Louisburg en sus manos fuera mucho más fuerte que Madrás, o cualquier otra posición en la India, cuando estaba en manos de los franceses, la ganancia del intercambio estuvo decididamente del lado de Gran Bretaña. Los colonos ingleses no eran hombres que se contentaran con esta acción; pero conocían el poder naval de Inglaterra y sabían que podían volver a hacer lo que habían hecho una vez, en un punto no muy distante de sus propias costas. Entendieron el estado del caso. No es así con Madrás. Cuán profunda debe haber sido la sorpresa de los príncipes nativos ante esta rendición, cuán perjudicial para la personalidad de Dupleix y la influencia que había adquirido entre ellos, verlo, en la misma hora de la victoria, obligado por un poder que no podían. entender, para renunciar a su botín! Tenían toda la razón; El misterioso poder que reconocieron por su [278] funcionamiento, aunque no lo vieron, no estaba en tal o cual hombre, rey o estadista, sino en ese control del mar que el gobierno francés sabía que prohibía la esperanza de mantener esa lejana dependencia contra el Imperio. flotas de Inglaterra. El propio Dupleix no lo vio; Durante algunos años más continuó construyendo, sobre la arena de las intrigas y mentiras orientales, una casa que en vano esperaba resistiría las tormentas que debían descender sobre ella.

El Tratado de Aix-la-Chapelle, que puso fin a esta guerra general, fue firmado el 30 de abril de 1748 por Inglaterra, Francia y Holanda, y finalmente por todas las potencias en octubre del mismo año. Con la excepción de ciertas porciones separadas del Imperio austríaco (Silesia para Prusia, Parma para el infante Felipe de España y algún territorio italiano al este del Piamonte para el rey de Cerdeña), el tenor general de los términos era un retorno. al estado anterior a la guerra. "Tal vez nunca haya terminado una guerra, después de tantos grandes acontecimientos y de una pérdida tan grande de sangre y

en reemplazar a las naciones involucradas en él que se encontraban casi en la misma situación que tenían al principio". En verdad, en lo que respecta a Francia, Inglaterra y España, el asunto de la sucesión austríaca, que sobrevino tan pronto al estallar la guerra entre las dos Este último, había desviado totalmente las hostilidades de su verdadera dirección y pospuso durante quince años la solución de las disputas que les concernían mucho más que la adhesión de María Teresa. En la angustia de su antiguo enemigo, la Casa de Austria, Francia fue fácilmente dominada. para renovar sus ataques contra ella, e Inglaterra se sintió igualmente inclinada a oponerse a los intentos de los franceses de influir o dictar en los asuntos alemanes, conducta que se seguía más fácilmente desde los intereses alemanes del rey. porque Francia iba a dirigir la guerra contra el corazón del Imperio austríaco, a través del Rin y Alemania, o, como finalmente lo hizo, contra las remotas posesiones de los Países Bajos, en el primer caso descansaba en territorio amigo en Baviera, y echó una mano a Prusia, cuyo poder militar se hizo sentir ahora por primera vez. Éste fue el primer escenario de la guerra. Por otra parte, en los Países Bajos, donde más tarde se desplazó el principal escenario de las hostilidades, [279] Francia atacó no sólo a Austria, sino también a las potencias marítimas, siempre celosa de su intrusión allí. Fueron el alma de la guerra contra ella, por sus subsidios a sus otros enemigos y por las pérdidas infligidas a su comercio y al de España. Luis XV alegó al rey de España que la miseria de Francia le obligaba a concertar la paz; y es evidente que el sufrimiento debe haber sido grande para inducirlo a ceder en términos tan fáciles como lo hizo, cuando ya dominaba los Países Bajos y partes de Holanda por la fuerza de las armas. Pero aunque tuvo tanto éxito en el continente, su armada fue aniquilada y, por tanto, cortada la comunicación con las colonias; y aunque cabe dudar de que el gobierno francés de aquella época abrigara las ambiciones coloniales que algunos le atribuían, lo cierto es que el comercio francés estaba sufriendo enormemente.

Si bien ésta era la condición de Francia, que la impulsó a la paz, Inglaterra en 1747 descubrió que, debido a las disputas sobre el comercio en la América española y a través de la acción ineficaz de su marina, había sido arrastrada a una guerra continental, en la que se había enfrentado. con el desastre, contrajo una deuda de casi 80.000.000 de libras esterlinas y ahora veía a su aliada Holanda amenazada de invasión. La paz misma fue firmada bajo la amenaza del enviado francés de que el más mínimo retraso sería la señal para que los franceses destruyeran las fortificaciones de las ciudades capturadas y comenzaran de inmediato la invasión. Al mismo tiempo, sus propios recursos se agotaron y Holland, exhausta, buscaba pedirle prestado. "El dinero", se nos dice, "nunca ha sido tan escaso en la ciudad y no se puede conseguir al doce por ciento".
Por lo tanto, si Francia hubiera tenido en ese momento una armada capaz de enfrentarse a la de Inglaterra, aunque algo inferior en fuerzas, podría, con su dominio sobre los Países Bajos y Maestricht, haber impuesto sus propias condiciones. Inglaterra, por otra parte, aunque empujada contra el muro en el continente, pudo lograr la paz en igualdad de condiciones, gracias al control del mar por su armada.

El comercio de las tres naciones había sufrido enormemente, pero el saldo de premios a favor de Gran Bretaña se estimó en [280] 2.000.000 de libras esterlinas. Dicho de otra manera, se dice que las pérdidas combinadas del comercio francés y español ascendieron durante la guerra a 3.434 barcos, los ingleses a 3.238; pero al considerar tales cifras, no debe olvidarse la relación que tienen con el transporte marítimo mercante total de cualquiera de las naciones. Mil buques representaban una fracción mucho mayor del transporte marítimo francés que del inglés, y significaban pérdidas más graves.

> "Después del desastre de la escuadra de L'Étenduère", dice un escritor francés, "la bandera francesa no apareció en el mar. Veintidós barcos de línea componían la marina de Francia, que sesenta años antes tenía uno ciento veinte. Los corsarios consiguieron pocas presas; seguidos a todas partes, desprotegidos, casi siempre caían presa de los ingleses. Las fuerzas navales británicas, sin rivales, cruzaron los mares sin ser molestadas. Se dice que en un año tomaron a los franceses comercio £ 7.000.000 de libras esterlinas. Sin embargo, esta potencia marítima, que podría haberse apoderado de las colonias francesas y españolas, realizó pocas conquistas por falta de unidad y persistencia en la dirección que se les había dado ".

En resumen, Francia se vio obligada a renunciar a sus conquistas por falta de una marina, e Inglaterra salvó su posición su poder marítimo, aunque no había sabido utilizarlo de la mejor manera.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[88] Martin: Historia de Francia

[89] No hay en la historia naval moderna una advertencia más sorprendente para los oficiales de cada época que esta batalla de Toulon. Tras una generación de comparativa inactividad naval, intentó

fama de fuego. La lección, a juicio del autor, es el peligro de un fracaso vergonzoso para los hombres que han descuidado mantenerse preparados, no sólo en el conocimiento de su profesión, sino también en el sentimiento de lo que requiere la guerra. El hombre medio no es un cobarde; pero tampoco está dotado por naturaleza sólo de la rara facultad de tomar intuitivamente el rumbo adecuado en un momento crítico. Lo gana, algunos más, otros menos, por experiencia o por reflexión. Si le han faltado ambas cosas, le seguirá la indecisión; ya sea por no saber qué hacer o por no darse cuenta de que se requiere una total devoción a sí mismo y a sus órdenes. De uno de los capitanes destituidos se dice: "Ningún hombre había vivido jamás con un carácter más justo o más honorable antes del desafortunado acontecimiento que causó un daño tan irreparable a su reputación. Muchos de sus contemporáneos, hombres de la más alta estimación popular, que Lo conocía bien, apenas podía dar crédito a lo que estaban indiscutiblemente establecidos como hechos y declaró, con el mayor asombro, 'creían que era casi imposible que el Capitán Burrish se comportara de otra manera que no fuera la de un hombre de valentía e intrepidez'". Tenía veinte años. -cinco años de servicio y once a flote como capitán (Biographia Navalis de Charnock). Otros de los condenados tenían buen carácter; e incluso Richard Norris, que se fugó para evitar el juicio, tenía una reputación respetable.

[90] Troude: Batailles Navales de la Francia

[91] "A pesar del extraordinario esfuerzo hecho por los franceses al enviar a M. Lally con una fuerza considerable el año pasado, estoy seguro de que antes del final de este [1759] estarán cerca de su último suspiro en el Carnatic a menos que algún evento muy imprevisto se interponga en su favor. La superioridad de nuestro escuadrón y la abundancia de dinero y suministros de todo tipo que nuestros amigos en esa costa recibirán de esta provincia [Bengala], mientras que el enemigo está en total necesidad de todo, sin ningún medio visible de reparación, son ventajas que, si se atienden adecuadamente, no pueden dejar de provocar por completo su ruina en esa y en todas las demás partes de la India" (Carta de Clive a Pitt, Calcuta, 7 de enero de 1759; Vida de Lord Clive de Gleig). Se recordará que el control y uso de Bengala, con el que Clive cuenta aquí, había sido adquirido recientemente por los ingleses; en tiempos de Dupleix no los poseían. Como se verá más adelante, las predicciones de Clive en esta carta se cumplieron plenamente.

[92] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Francesa.

ToC

CAPÍTULO VIII.

Guerra de los Siete Años, 1756-1763.—El poder abrumador de Inglaterra y sus conquistas en los mares, en América del Norte, Europa y las Indias Orientales y Occidentales.—Batallas navales: Byng frente a Menorca; Hawke y Conflans; Pocock y D'Aché en las Indias Orientales.

La urgencia con la que las principales partes en la Guerra de Sucesión de Austria deseaban la paz tal vez pueda inferirse de la negligencia en resolver de manera definitiva y concluyente muchas de las cuestiones pendientes entre ellos, y en particular las mismas disputas sobre las cuales surgió la guerra entre Inglaterra y Austria. Empezó España. Parece como si las potencias temieran tratar a fondo los asuntos que contenían los gérmenes de futuras disputas, para que la discusión no prolongara la guerra que entonces existía. Inglaterra hizo las paces porque la caída de Holanda era inevitable, no porque hubiera hecho cumplir o renunciado a sus reclamaciones de 1739 contra España. El derecho a la navegación ininterrumpida en los mares de las Indias Occidentales, libre de cualquier registro, quedó indeterminado, al igual que otras cuestiones similares. No sólo eso, sino que los límites entre las colonias inglesas y francesas en el valle del Ohio, hacia Canadá y en la parte terrestre de la península de Nueva Escocia, seguían siendo tan vagos como antes. Era evidente que la paz no podía durar; y con ello, si hubiera salvado a Holanda, Inglaterra entregó el control del mar que había ganado. El verdadero carácter de la lucha, envuelta por un momento en la guerra continental, quedó revelado por la llamada paz; Aunque formalmente disipada, la disputa continuó en todas partes del mun

En la India, Dupleix, incapaz de atacar abiertamente a los ingleses, trató de socavar su poder mediante la línea de

política ya descrita. Mezclándose hábilmente en las disputas de los príncipes circundantes y haciendo crecer su propio [282] poder al mismo tiempo, alcanzó con pasos rápidos el control político, en 1751, del extremo sur de la India, un país casi tan grande como Francia. Dado el título de Nabab, ahora tenía un lugar entre los príncipes del país. "Una política meramente comercial era a sus ojos un engaño; no podía haber un término medio entre la conquista y el abandono." En el transcurso del mismo año, nuevas concesiones extendieron el poder francés a través de extensas regiones al norte y al este, abarcando toda la costa de Orissa, y convirtieron a Dupleix en gobernante de un tercio de la India. Para celebrar sus triunfos, quizás también de acuerdo con su política de impresionar la mente nativa, fundó una ciudad y levantó un pilar en el que se exponían sus éxitos. Pero sus acciones sólo causaron inquietud a los directores de la empresa; en lugar de los refuerzos que pidió le enviaron exhortaciones a la paz; y por esa época Robert Clive, que entonces tenía veintiséis años, comenzó a mostrar su genio. El éxito de Dupleix y sus aliados se vio plagado de reveses; Los ingleses bajo el liderazgo de Clive apoyaron a los oponentes nativos de los franceses. La empresa en su país estaba poco interesada en sus planes políticos y estaba molesta por el fracaso de los dividendos. Se iniciaron negociaciones en Londres para solucionar las dificultades y Dupleix fue llamado a casa; Se dice que el gobierno inglés hizo de su destitución una condición absoluta para la paz continua.
Dos días después de su partida, en 1754, su sucesor firmó un tratado con el gobernador inglés, abandonando por completo su política, estipulando que ninguna de las compañías debía interferir en la política interna de la India y que todas las posesiones adquiridas durante la guerra en el Carnático debían ser devuelto al Mogul. Lo que Francia entregó así fue en extensión y población un imperio, y la mortificación de los historiadores franceses ha calificado la concesión de ignominiosa; pero ¿cómo se habría podido mantener el país si la marina inglesa había cortado los refuerzos tan deseados?

En América del Norte, la declaración de paz fue seguida por una renovada agitación, que surgió y presagiaba el [283] sentimiento profundo y agudo de la situación que tenían los colonos y las autoridades locales de ambos lados. Los estadounidenses se aferraron a sus puntos con la terquedad de su raza. "No hay descanso para nuestras trece colonias", escribió Franklin, "mientras los franceses sean dueños de Canadá". Las pretensiones rivales sobre la región central inestable, que con bastante precisión podría llamarse el valle del Ohio, implicaban, si los ingleses tenían éxito, la separación militar de Canadá de Luisiana; mientras que, por otra parte, la ocupación francesa, que unía los dos extremos de sus posesiones reconocidas, encerraría a los colonos ingleses entre las montañas Alleghany y el mar. Los problemas eran bastante evidentes para los líderes estadounidenses de esa época, aunque tenían mayor alcance de lo que los más sabios podrían haber previsto; Hay lugar para especulaciones curiosas sobre el efecto, no sólo en Estados Unidos, sino en todo el mundo, si el gobierno francés hubiera tenido la voluntad, y el pueblo francés el genio, de establecer y controlar efectivamente las regiones del norte y del oeste que luego reclamó. Pero mientras los franceses que se encontraban en el lugar vieron con bastante claridad la contienda que se avecinaba y la terrible desventaja de un número desigual y una marina inferior bajo la cual Canadá debe trabajar, el gobierno local estaba ciego tanto al valor de la colonia como al hecho de que había que luchar por ella. ; mientras que el carácter y los hábitos de los colonos franceses, carentes de actividad política y no acostumbrados a iniciar y llevar a cabo medidas para la protección de sus propios intereses, no remediaron el abandono de la madre patria. El sistema centralizador paternalista del gobierno francés había enseñado a los colonos a mirar hacia la madre patria, y luego no supieron cuidar de ellos. Los gobernadores de Canadá de esa época actuaron como militares cuidadosos y capaces, haciendo lo que pudieron para suplir los defectos y debilidades; es posible que su acción fuera más consistente y mejor planificada que la de los gobernadores ingleses; pero con el descuido de ambos gobiernos nacionales, al final nada pudo reemplazar la capacidad de los colonos ingleses para cuidar de sí mismos. Es extraño y divertido leer las declaraciones contradictorias de historiadores ingleses y franceses sobre los propósitos y [284] objetivos de los estadistas opuestos en estos años en que se escucharon los primeros murmullos de la tormenta; la simple verdad parece ser que uno de esos conflictos que conocemos como incontenibles estaba al alcance de la mano, y que ambos gobiernos lo habrían evitado con gusto. Los límites podrían ser indeterminados; los colonos ingleses no.

Los gobernadores franceses establecieron puestos donde pudieron en terrenos discutibles, y fue en el curso de una disputa sobre uno de ellos, en 1754, cuando el nombre de Washington aparece por primera vez en la historia. Otros problemas ocurrieron en Nueva Escocia, y ambos gobiernos locales comenzaron a despertar. En 1755, la desastrosa expedición de Braddock se dirigió contra Fort Duquesne, ahora Pittsburg, donde Washington se había rendido el año anterior. Más tarde ese mismo año se produjo otra colisión entre los colonos ingleses y franceses cerca del lago George. Aunque la expedición de Braddock había sido la primera en comenzar, el gobierno francés también estaba avanzando. En mayo del mismo año, un gran escuadrón de barcos de guerra, en su mayoría armados con flûte[93], zarpó de Brest con tres mil soldados y un nuevo gobernador, De Vaudreuil, hacia Canadá. El almirante Boscawen ya había precedido a esta flota y la esperaba frente a la desembocadura del San Lorenzo. Todavía no había una guerra abierta y los franceses ciertamente estaban en su derecho de enviar una guarnición a sus propias colonias; pero las órdenes de Boscawen fueron detenerlos. Una niebla que dispersó a la escuadra francesa cubrió también su paso; pero dos de los barcos fueron visto

capturado el 8 de junio de 1755. Tan pronto como esta noticia llegó a Europa, el embajador francés en Londres fue llamado, pero aún así no se produjo ninguna declaración de guerra. En julio, Sir Edward Hawke fue enviado al mar con órdenes de navegar entre Ouessant y el cabo Finisterre y apoderarse de cualquier barco de línea francés que pudiera ver; a lo que se agregaron en agosto[285] nuevas órdenes de capturar todos los barcos franceses de todo tipo, buques de guerra, corsarios y mercantes, y enviarlos a puertos ingleses. Antes de fin de año, se habían capturado trescientos buques mercantes, valorados en seis millones de dólares, y seis mil marineros franceses fueron encarcelados en Inglaterra, cantidad suficiente para tripular casi diez barcos de línea. Todo esto se hizo mientras todavía existía una paz nominal. La guerra no se declaró hasta seis meses después.

Francia todavía parecía someterse, pero estaba esperando el momento oportuno y preparando con cautela un golpe severo para el que ahora tenía sobradas provocaciones. Se siguieron enviando pequeños escuadrones o destacamentos de barcos a las Indias Occidentales y al Canadá, mientras se hacían ruidosos preparativos en los astilleros de Brest y se reunían tropas en las orillas del Canal. Inglaterra se vio amenazada de invasión, amenaza a la que su pueblo ha sido particularmente susceptible. El gobierno de la época, débil en el mejor de los casos, era singularmente incapaz de hacer la guerra y fácilmente se dejaba engañar en cuanto al peligro real. Además, Inglaterra se sentía incómoda, como siempre al comienzo de una guerra, no sólo por los numerosos puntos que tenía que proteger además de su comercio, sino también por la ausencia de un gran número de sus marineros en los buques mercantes en todo el mundo. mundo. Por tanto, se descuidó el Mediterráneo; y los franceses, mientras hacían ruidosas manifestaciones en el Canal, silenciosamente equiparon en Toulon doce barcos de línea, que zarparon el 10 de abril de 1756, al mando del almirante la Galissonière, transportando ciento cincuenta transportes con quince mil tropas. , comandado por el duque de Richelieu. Una semana más tarde, el ejército desembarcó sano y salvo en Menorca y el puerto de Mahón invirtió, mientras la flota establecía un bloqueo ante el puerto.

Prácticamente esto fue una completa sorpresa; porque aunque por fin se habían despertado las sospechas del gobierno inglés, su acción llegó demasiado tarde. La guarnición no había sido reforzada y contaba con apenas tres mil hombres, de los cuales treinta y cinco oficiales estaban ausentes de permiso, entre ellos el gobernador y los coroneles de todos los regimientos. El almirante Byng zarpó de Portsmouth con diez barcos de línea sólo tres días antes de que los franceses abandonaran Toulon. Seis semanas después,[286] cuando llegó a las cercanías de Puerto Mahón, su flota había aumentado a trece barcos de línea y tenía consigo cuatro mil soldados. Ya era tarde; Una semana antes se había abierto una brecha practicable en la fortaleza. Cuando la flota inglesa apareció a la vista, La Galissonière salió a su encuentro y cerró la entrada al puerto.

La batalla que siguió debe su celebridad histórica enteramente al acontecimiento singular y trágico que de ella surgió. A diferencia de la batalla de Matthews frente a Toulon, ofrece cierta instrucción táctica, aunque principalmente aplicable a las condiciones obsoletas de la guerra a vela; pero está especialmente vinculado a la acción anterior a través del efecto producido en la mente del desafortunado Byng por la sentencia del consejo de guerra impuesta a Matthews. Durante el transcurso del compromiso aludió repetidamente a la censura impuesta a ese almirante por abandonar la línea, y parece haber aceptado el juicio como una justificación, si no determinante, de su propio rumbo. En resumen, se puede decir que las dos flotas, habiéndose avistado la mañana del 20 de mayo, fueron encontradas después de una serie de maniobras, ambas amuradas a babor, con viento del este, rumbo sur, los franceses a sotavento, entre los ingleses y el puerto. Byng corrió en línea delante del viento, permaneciendo los franceses a su favor, de modo que cuando los primeros hicieron la señal de atacar, las flotas no estaban paralelas, sino que formaban un ángulo de treinta a cuarenta grados (Lámina VIIa.

A, A). El ataque que Byng, según sus propias palabras, pretendía realizar, cada barco contra su contrario en la línea enemiga, difícil de llevar a cabo bajo cualquier circunstancia, se vio aquí aún más impedido por la distancia entre las dos retaguardias que era mucho mayor que la que había entre las vanguardias; para que toda su línea no pudiera entrar en acción al mismo tiempo. Cuando se hizo la señal, los barcos de vanguardia se mantuvieron alejados obedeciendola y corrieron hacia los franceses tan casi de frente (B, B) que sacrificaron su fuego de artillería en gran medida; recibieron tres andanadas y fueron seriamente desmantelados en lo alto. Al sexto barco inglés, contando desde la vanguardia, le dispararon el palo de trinquete, se elevó contra el viento y regresó, deteniéndose y[287] doblando la retaguardia de la línea.
Entonces, sin duda, llegó el momento de que Byng, habiéndose comprometido a luchar, diera el ejemplo y resistiera, tal como lo hizo Farragut en Mobile cuando su línea quedó confundida por la detención del siguiente; pero según el testimonio del capitán de bandera, la sentencia de Matthews lo disuadió. "Usted ve, Capitán Gardiner, que la señal para la línea está fuera, y que estoy delante de los barcos 'Louisa' y 'Trident' [que en el orden deberían haber estado delante de él]. No me aceptaría, Como almirante de la flota, derribado como si fuera a enfrentarme a un solo barco. Fue la desgracia del Sr. Matthews verse perjudicado al no llevar su fuerza junta, lo cual me esforzaré por evitar ". El asunto quedó entonces enteramente indeciso; la furgoneta inglesa fue separada de la retaguardia y se llevó la peor parte de la pelea (C). Una autoridad francesa culpa a Galissonière por no virar a barlovento de la vanguardia enemiga y aplastarla. Otro dice que ordenó el movimiento, pero que no pudo realizarse por los daños en el aparejo; pero esto parece improbable, ya que la única lesión que sufrió la escuadra francesa en lo alto fue la pérdida de una verga de gavia, mientras que los ingleses sufrieron mucho. La verdadera razón es probablemente que dada

y aprobado por una de las autoridades francesas en materia de guerra naval. Galissonière consideraba que el apoyo al ataque terrestre a Mahón era de suma importancia para cualquier destrucción de la flota inglesa, si con ello exponía la suya. "La marina francesa siempre ha preferido la gloria de asegurar o preservar una conquista a la más brillante quizás, pero en realidad menos real, de tomar algunos barcos, y con ello se ha acercado más al verdadero fin que se ha propuesto en la guerra".] La justicia de esta conclusión depende de la opinión que se adopte sobre el verdadero fin de la guerra naval. Si se trata simplemente de asegurar una o más posiciones en tierra, la marina se convierte simplemente en una rama del ejército para una ocasión particular y subordina su acción en consecuencia; pero si el verdadero fin es preponderar sobre la armada enemiga y así controlar el mar, entonces los barcos y flotas del enemigo son los verdaderos objetivos que deben ser atacados en todas las ocasiones. Un atisbo de esta visión parece haber estado presente en Morogues cuando escribió que en el mar no hay campo de batalla que librar ni lugares que ganar. Si la guerra naval es una guerra de puestos, entonces la acción de las flotas debe subordinarse al ataque y defensa de los puestos; si su objetivo es quebrar el poder del enemigo en el mar, cortando sus comunicaciones con el resto de sus posesiones, secando las fuentes de su riqueza en su comercio y haciendo posible el cierre de sus puertos, entonces el objeto del ataque deben estar a flote sus fuerzas militares organizadas; en resumen, su marina. A esta última opción, cualquiera que sea la razón adoptada, Inglaterra le debe el control del mar que obligó a la restitución de Menorca al final de esta guerra. A lo primero debe Francia la falta de prestigio de su marina. Tomemos este mismo caso de Menorca; Si Galissonière hubiera sido derrotado, Richelieu y sus quince mil soldados se habrían perdido ante Francia, encerrados en Menorca, del mismo modo que los españoles, en 1718, estaban confinados en Sicilia. Por tanto, la marina francesa aseguró la captura de la isla; pero tan leve fue la impresión en el ministerio y en el público, que un oficial naval francés nos dice: "Por increíble que parezca, el Ministro de Marina, después del glorioso asunto frente a Mahón, en lugar de ceder al celo de un patriotismo ilustrado y aprovechando el impulso que esta victoria dio a Francia para fortalecer la marina, consideró oportuno vender los barcos y aparejos que todavía teníamos en nuestros puertos. Pronto veremos las deplorables consecuencias de esta conducta cobarde por parte de nuestros estadistas. ."[95] Ni la gloria ni la victoria son muy evidentes; pero es muy concebible que si el almirante francés hubiera pensado menos en Mahón y hubiera aprovechado la gran ventaja que le había brindado la suerte para capturar o hundir a cuatro o cinco enemigos, el pueblo francés habría anticipado el estallido de entusiasmo naval que apareció también. tarde, en 1760. Durante el resto de esta guerra, las flotas francesas, excepto en las Indias Orientales, aparecen sólo como perseguidas en una persecución general. [288]

[289]

Sin embargo, la acción impuesta a las flotas francesas fue consistente con la política general del gobierno francés; y John Clerk probablemente tenía razón al decir que en esta acción frente a Menorca es evidente una táctica demasiado bien definida para ser meramente accidental, una táctica esencialmente defensiva en su alcance y objetivo.[96] Al asumir el sotavento, el almirante francés no sólo cubrió Mahón, sino que tomó una buena posición defensiva, imponiendo a su enemigo la necesidad de atacar con todos los riesgos consiguientes. Clerk parece aportar pruebas suficientes para demostrar que los principales barcos franceses, después de tratar bruscamente a sus asaltantes, se retiraron astutamente (C), obligando así a estos últimos a atacar de nuevo con resultados similares. La misma política se siguió repetidamente durante la guerra estadounidense veinte años después, y con un éxito bastante uniforme; Hasta tal punto que, aunque falta una confesión formal de la política, se puede concluir que la prudencia, la economía y la guerra defensiva siguieron siendo el propósito fijo de las autoridades francesas, basándose sin duda en las razones dadas por el almirante Grivel, de esa armada:

> "Si dos potencias marítimas están en conflicto, la que tenga menos barcos siempre debe evitar enfrentamientos dudosos; debe correr sólo los riesgos necesarios para llevar a cabo sus misiones, evitar acciones mediante maniobras o, en el peor de los casos, si se ve obligado a enfrentarse, asegurarse de condiciones favorables. La actitud a adoptar debe depender radicalmente del poder de su oponente. No nos cansemos de repetir, según se trate de una potencia inferior o superior, Francia tiene ante sí dos estrategias distintas, radicalmente opuestas. tanto en medios como en fines: Gran Guerra y Guerra de Crucero".

Una declaración tan formal por parte de un oficial de rango debe ser recibida con respeto, y más aún cuando expresa una política coherente seguida por una nación grande y guerrera; sin embargo, cabe preguntarse si de este modo se podrá conseguir una potencia marítima digna de ese nombre. Lógicamente, de la posición asumida se deduce que se deben desalentar los combates entre fuerzas iguales, porque la pérdida para ti es mayor que la pérdida para tu oponente. "En realidad", dice Ramatuelle, defendiendo la política francesa, "¿qué consecuencias tendría para los ingleses la pérdida de algunos barcos?" [290]
Pero el siguiente paso inevitable en el argumento es que es mejor no enfrentarse al enemigo. Como dice otro francés,[97] citado anteriormente, se consideraba un percance para sus barcos chocar con una fuerza hostil y, si se cumplía con uno, su deber era evitar la acción si era posible para hacerlo honorablemente. Tenían objetivos ocultos de mayor importancia que luchar contra la armada enemiga. Semejante proceder no puede seguirse sistemáticamente durante años sin afectar el espíritu y el tono de los funcionarios encargados de él; y condujo directamente a que un hombre tan valiente como jamás haya comandado una flota, el conde de Grasse, no lograra aplastar a los ingleses bajo el mando de Rodney cuando tuvo la oportunidad, en 1782. El 9 de abril de ese año, siendo perseguido por los ingleses entre las Islas de Barlovento le sucedió tener dieciséis

de su flota bajo su sotavento mientras el cuerpo principal estaba en calma bajo Dominica. Aunque muy superior a los barcos separados, durante las tres horas que duró este estado de cosas, De Grasse no los molestó, excepto por un cañoneo distante de su propia vanguardia; y su acción fue justificada por el tribunal que lo juzgó, en el que se encontraban muchos oficiales de alto rango y sin duda de distinción, como "un acto de prudencia por parte del almirante, dictado por los proyectos ulteriores del crucero. " Tres días más tarde fue claramente derrotado por la flota que no había podido atacar en desventaja, y todos los proyectos ulteriores del crucero se vinieron abajo con él.

Volver a Menorca; Después de la acción del día 20, Byng convocó un consejo de guerra, que decidió que no se podía hacer nada más y que la flota inglesa debía ir a Gibraltar y cubrir ese lugar de un ataque. En Gibraltar, Byng fue relevado por Hawke y enviado a casa para ser juzgado. El consejo de guerra, si bien lo absolvió expresamente de cobardía o descontento, lo declaró culpable de no hacer todo lo posible ni para derrotar a la flota francesa ni para relevar la guarnición de Mahón; y, como el artículo de guerra prescribía la muerte sin castigo alternativo para este delito, se sintió obligado a condenarlo a muerte. El rey se negó a perdonar y, en consecuencia, Byng fue fusilado.

La expedición contra Menorca se inició mientras aún duraba la paz nominal. El 17 de mayo, tres días antes de la batalla de Byng, Inglaterra declaró la guerra y Francia respondió el 20 de junio. El día 28 Puerto Mahón se rindió y Menorca pasó a manos de Francia.

La naturaleza de los problemas entre las dos naciones, y las escenas donde ocurrieron, señalaron con bastante claridad el teatro apropiado de la contienda, y ahora deberíamos estar en el comienzo de una guerra marítima, ilustrada por grandes acciones navales y asistidas. con grandes modificaciones en las posesiones coloniales y extranjeras de las dos potencias. De los dos, Inglaterra fue la única que reconoció la verdad; Francia fue nuevamente apartada del mar por causas que pronto se darán. Sus flotas apenas aparecieron; y perdiendo el control del mar, entregó una a una sus colonias y todas sus esperanzas en la India. Más adelante, en la lucha, eligió a España como su aliado, pero sólo para involucrar a ese país en su propia ruina externa. Inglaterra, por otra parte, defendida y alimentada por el mar, lo cabalgó triunfalmente por todas partes. Segura y próspera en casa, apoyó con su dinero a los enemigos de Francia. Al cabo de siete años, el reino de Gran Bretaña se había convertido en el Imperio Británico.

No es nada seguro que Francia hubiera podido luchar con éxito contra Inglaterra en el mar, sin un aliado. En 1756, la marina francesa tenía sesenta y tres barcos de línea, de los cuales cuarenta y cinco estaban en buenas condiciones; pero los equipos y la artillería eran deficientes. España tenía cuarenta y seis barcos de línea; pero a juzgar por las actuaciones anteriores y posteriores de la armada española, bien puede dudarse si su valor era igual a su número. Inglaterra en ese momento tenía ciento treinta barcos de línea; cuatro años más tarde tenía ciento veinte en servicio. Por supuesto, cuando una nación permite que su inferioridad, ya sea en tierra o en el mar, llegue a ser tan grande como lo era ahora Francia, no [292]
puede esperar éxito.

Sin embargo, al principio obtuvo ventajas. A la conquista de Menorca le siguió, en noviembre del mismo año, la adquisición de Córcega. La república de Génova entregó a Francia todos los puertos fortificados de la isla. Con Tolón, Córcega y Puerto Mahón, ahora tenía un fuerte control sobre el Mediterráneo. En Canadá, las operaciones de 1756, bajo el mando de Montcalm, tuvieron éxito a pesar de la inferioridad numérica. Al mismo tiempo, un ataque de un príncipe nativo de la India arrebató a los ingleses Calcuta y dio una oportunidad a los franceses.

Otro incidente más ofreció una oportunidad para que el arte de estadista francés fortaleciera su posición en el océano. Los holandeses habían prometido a Francia no renovar su alianza con Inglaterra, sino permanecer neutrales. Inglaterra tomó represalias declarando "todos los puertos de Francia en estado de bloqueo, y todos los buques con destino a esos puertos susceptibles de ser confiscados como presa legal". Tal violación de los derechos de los neutrales sólo puede ser llevada a cabo por una nación que sienta que no tiene nada que temer de que se levanten contra ella. La agresividad, nacida del sentido de poder, que caracterizó a Inglaterra podría haber sido utilizada por Francia para atraer a España y posiblemente a otros Estados a una alianza contra ella.

En lugar de concentrarse contra Inglaterra, Francia inició otra guerra continental, esta vez con una alianza nueva y extraordinaria. La emperatriz de Austria, aprovechando las supersticiones religiosas del rey y la ira de la amante del rey, que estaba irritada por los sarcasmos pronunciados contra ella por Federico el Grande, atrajo a Francia a una alianza con Austria contra Prusia. A esta alianza se unieron Rusia, Suecia y Polonia. La emperatriz instó a que las dos potencias católicas se unieran para arrebatar Silesia a un rey protestante y expresó su voluntad de dar a Francia una parte de sus posesiones en los Países Bajos, que Francia siempre había deseado.

Federico el Grande, al enterarse de la combinación en su contra, en lugar de esperar a que se desarrollara, puso sus ejércitos [293] en movimiento e invadió Sajonia, cuyo gobernante era también rey de Polonia. Este movimiento, en octubre de 1756, inició la Guerra de los Siete Años; que, como la Guerra de Sucesión de Austria, pero no en la misma medida, alejó a algunos de los contendientes de la causa original de la diferencia. Pero mientras Francia, que ya tenía entre manos una gran disputa con su vecino del otro lado del Canal, estaba iniciando innecesariamente otra lucha, con el

Con el fin declarado de construir el imperio austríaco que una política más sabia se había esforzado durante mucho tiempo en humillar, Inglaterra vio esta vez claramente dónde estaban sus verdaderos intereses. Haciendo la guerra continental totalmente subsidiaria, dirigió sus esfuerzos al mar y a las colonias; al mismo tiempo, apoyó a Federico con dinero y simpatía cordial en la guerra por la defensa de su reino, que tan seriamente desvió y dividió los esfuerzos de Francia. Así pues, Inglaterra no tenía más que una guerra entre manos. En el mismo año, la dirección de la lucha fue arrebatada de las manos de un ministerio débil y entregada a las del audaz y ardiente William Pitt, quien conservó su cargo hasta 1761, cuando prácticamente se había asegurado el fin de la guerra.

En el ataque al Canadá había que elegir dos líneas principales: la del lago Champlain y la del San Lorenzo. El primero estaba enteramente tierra adentro y, como tal, no concierne a nuestro tema, más allá de señalar que no fue hasta después de la caída de Quebec, en 1759, que estuvo bastante abierto a los ingleses. En 1757 fracasó el intento contra Louisburg; El almirante inglés no estaba dispuesto a enfrentarse a dieciséis barcos de línea que encontró allí, estando los quince bajo su propio mando, que también eran, dijo, de metal inferior. Tanto si tuvo razón como si no, la indignación sentida en Inglaterra muestra claramente la diferencia de política que subyace a la acción de los gobiernos francés e inglés. Al año siguiente, un almirante de espíritu superior, Boscawen, fue enviado acompañado de doce mil soldados y, hay que decirlo con justicia, sólo encontró cinco barcos en el puerto. Las tropas desembarcaron, mientras la flota cubría el asedio del único acoso que podía temer y cortaba a los sitiados la única línea por la que podían buscar suministros. La isla cayó en 1758, abriendo el [394] camino por el San Lorenzo hasta el corazón de Canadá y dando a los ingleses una nueva base tanto para la flota como para el ejército.

Al año siguiente, la expedición al mando de Wolfe fue enviada contra Quebec. Todas sus operaciones se basaban en la flota, que no sólo llevaba a su ejército al lugar, sino que avanzaba río arriba y río abajo según lo requerían las diversas fintas. El desembarco que dio lugar a la acción decisiva se realizó directamente desde los barcos. Montcalm, cuya habilidad y determinación habían bloqueado los ataques a través del lago Champlain los dos años anteriores, había escrito urgentemente pidiendo refuerzos; pero fueron rechazados por el Ministro de Guerra, quien respondió que, además de otras razones, era muy probable que los ingleses los interceptaran en el camino, y que cuanto más enviara Francia, más se sentiría impulsada a enviar Inglaterra. En una palabra, la posesión de Canadá dependía del poder marítimo.

Montcalm, pues, ante el inminente ataque a Quebec por el río, se vio obligado a debilitar su resistencia en la ruta de Champlain; sin embargo, los ingleses no llegaron más allá del pie del lago ese año, y sus operaciones, aunque meritorias, no tuvieron ningún efecto sobre el resultado en Quebec.

En 1760, los ingleses, manteniendo el rumbo del San Lorenzo, con Louisburg en un extremo y Quebec en el otro, parecían firmemente asentados. Sin embargo, el gobernador francés, De Vaudreuil, todavía resistió en Montreal y los colonos todavía esperaban ayuda de Francia. La guarnición inglesa en Quebec, aunque inferior en número a las fuerzas de los canadienses, fue lo suficientemente imprudente como para abandonar la ciudad y enfrentarse a ellos en campo abierto. Derrotados allí y perseguidos por el enemigo, estos últimos casi entran en Quebec desordenados con las tropas inglesas y se abren trincheras contra la ciudad. Unos días más tarde apareció a la vista una escuadra inglesa y el lugar quedó aliviado. "Así", dice el viejo cronista inglés de la marina, "el enemigo vio lo que era ser inferior en el mar; porque, si un escuadrón [395] francés hubiera adelantado a los ingleses en navegar río arriba, Quebec habría caído". Completamente aislado ahora, el pequeño grupo de franceses que quedaba en Montreal estaba rodeado por tres ejércitos ingleses, que habían llegado, uno por el lago Champlain, los otros desde Oswego y desde Quebec. La rendición de la ciudad el 8 de septiembre de 1760 puso fin para siempre a la posesión francesa de Canadá.

En todos los demás rincones del mundo, después de la llegada de Pitt al poder, la misma buena suerte siguió a las armas inglesas, aunque al principio sólo se vieron afectadas por algunos ligeros reveses. No fue así en el continente, donde el heroísmo y la habilidad de Federico el Grande mantuvieron con dificultad su brillante lucha contra Francia, Austria y Rusia. El estudio de las dificultades de su posición, de las combinaciones militares y políticas que la acompañan, no pertenece a nuestro tema. El poder marítimo no aparece directamente en sus efectos sobre la lucha, pero indirectamente se sintió de dos maneras: primero, por los subsidios que la abundante riqueza y el crédito de Inglaterra le permitieron otorgar a Federico, en cuyas hábiles y ahorrativas manos pasaron. lejos; y segundo, en la vergüenza causada a Francia por los ataques de Inglaterra a sus colonias y a su propia costa, en la destrucción de su comercio y en el dinero (demasiado poco, es cierto, y entregado a regañadientes) que Francia se vio obligada a otorgar a su armada. Picada por los constantes ataques del poder del mar, Francia, a pesar de la ceguera y la falta de voluntad de los gobernantes, se vio impulsada a emprender algo contra ella. Con una armada muy inferior, incapaz de hacer frente a todos los rincones del mundo, se decidió acertadamente concentrarse en un objetivo; y el objetivo elegido fue la propia Gran Bretaña, cuyas costas iban a ser invadidas. Esta decisión, pronto temida por los temores de la nación inglesa, hizo que las grandes operaciones navales se centraran durante algunos años en las costas de Francia y en el Canal de la Mancha. Antes de describirlos, será bueno resumir el plan general por el cual Inglaterra se guió en el uso de su abrumador poder marítimo.

Además de las operaciones en el continente norteamericano ya descritas, este plan tenía cuatro aspectos: 1. Los [296]

puertos atlánticos franceses estaban fuertemente vigilados, especialmente Brest, para mantener a las flotas grandes o pequeñas escuadrones salieran sin luchar.

2. Se realizaron ataques a las costas del Atlántico y del Canal con escuadrones voladores, seguidos en ocasiones por el descenso de pequeños cuerpos de tropas. Estos ataques, cuya dirección no podía ser prevista por el enemigo, tenían como objetivo principal obligarlo a mantener fuerzas disponibles en muchos puntos, y así disminuir el ejército que actuaba contra el rey de Prusia. Si bien la tendencia ciertamente sería esa, cabe dudar de que el desvío real a favor de Federico tuviera muchas consecuencias. No se hará ninguna mención particular de estas operaciones, que tuvieron poco efecto visible en el curso general de la guerra.

3. Se mantuvo una flota en el Mediterráneo y cerca de Gibraltar para evitar que la flota francesa de Tolón llegara al Atlántico. No parece que se haya hecho ningún intento serio de interrumpir las comunicaciones entre Francia y Menorca. La acción de la flota del Mediterráneo, aunque era un mando independiente, era subsidiaria de la del Atlántico.

4. Se enviaron expediciones extranjeras lejanas contra las colonias francesas en las islas de las Indias Occidentales y en la costa de África, y se mantuvo un escuadrón en las Indias Orientales para asegurar el control de esos mares, apoyando así a los ingleses en la Península y cortando Cortar las comunicaciones de los franceses. Estas operaciones en aguas lejanas, nunca interrumpidas, asumieron mayor actividad y mayores proporciones después de que la destrucción de la armada francesa alivió a Inglaterra del temor de una invasión, y cuando la imprudente entrada de España en la guerra, en 1762, ofreció aún más riquezas. premios a su empresa.

El estrecho bloqueo de la flota enemiga en Brest, que se llevó a cabo sistemáticamente por primera vez durante esta guerra, puede considerarse más una operación defensiva que ofensiva; porque aunque la intención ciertamente era luchar si se presentaba la oportunidad, el objetivo principal era neutralizar un arma ofensiva en manos del enemigo; la destrucción del arma fue secundaria. La verdad de esta observación queda demostrada por el estallido de miedo y ira que se apoderó de Inglaterra cuando una inevitable ausencia de la flota bloqueadora en 1759 permitió a los franceses escapar. El efecto del bloqueo en esta y después de la guerra fue mantener a los franceses en un estado de constante inferioridad en el manejo práctico de sus barcos, por muy bien que mostraran su apariencia exterior o igualaran su fuerza numérica. La posición del puerto de Brest era tal que una flota bloqueada no podía salir durante los fuertes vendavales del oeste que ponía en peligro a los bloqueadores; estos últimos, por tanto, tenían la costumbre de huir de ellos hacia Torbay o Plymouth, seguros, con cuidado, de regresar a su puesto con viento del este antes de que una flota grande y mal manejada pudiera adelantarse mucho. [297]

A finales de 1758, Francia, deprimida por la sensación de fracaso en el continente, mortificada y acosada por la ascendencia inglesa en sus costas, que había sido particularmente molesta ese año, y viendo que no era posible continuar con el continente y guerras marítimas con sus recursos monetarios, decidida a atacar directamente a Inglaterra. Su comercio fue aniquilado mientras el enemigo prosperaba. Fue el alarde de los comerciantes londinenses de que bajo Pitt el comercio se unió y floreció gracias a la guerra;[98] y este próspero comercio fue también el alma de la lucha por la tierra, por el dinero que prodigó al enemigo de Francia.

En ese momento, Luis XV nombró al poder a un ministro nuevo y de mentalidad activa, Choiseul. Desde principios de 1759 se hicieron preparativos en los puertos del océano y del Canal. Se construyeron botes planos para transportar tropas en El Havre, Dunkerque, Brest y Rochefort. Se pretendía embarcar hasta cincuenta mil hombres para la invasión de Inglaterra, mientras que doce mil se enviarían a Escocia. Se armaron dos escuadrones, cada uno de fuerza respetable, uno en Tolón y el otro en Brest. La unión de estos dos escuadrones en Brest fue el primer paso de la gran empresa. [298]

Fue precisamente aquí donde se derrumbó, debido a la posesión de Gibraltar por los ingleses y su superioridad naval. Parece increíble que incluso el severo y confiado William Pitt se hubiera ofrecido, en fecha tan tardía como 1757, a entregar a España la atalaya desde la que Inglaterra domina la carretera entre el Mediterráneo y el Atlántico, como precio por su ayuda para recuperar Menorca. . Por suerte para Inglaterra, España se negó.
En 1759, el almirante Boscawen comandaba la flota inglesa del Mediterráneo. Al atacar a las fragatas francesas en las carreteras de Toulon, algunos de sus barcos resultaron tan dañados que navegó con toda su escuadra a Gibraltar para repararlos; tomando la precaución, sin embargo, de estacionar fragatas de vigilancia a intervalos y de disponer señales mediante cañones para avisarle a tiempo de la aproximación del enemigo. Aprovechando su ausencia y obedeciendo órdenes, el comodoro francés De la Clue salió de Tolón con doce barcos de línea el 5 de agosto y el 17 se encontró en el estrecho de Gibraltar, con un fuerte viento del este lo llevó hacia el Atlántico. Todo parecía propicio: una espesa bruma y la noche que caía ocultaban a los barcos franceses de tierra, sin impedir que se vieran unos a otros, cuando una fragata inglesa apareció a poca distancia. Tan pronto como vio la flota,

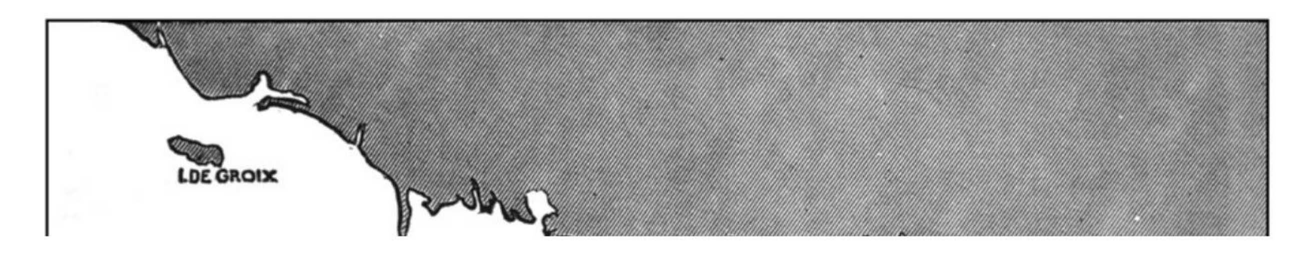
sabiendo que debían ser enemigos, se dirigió hacia tierra y comenzó a disparar armas de señales. La persecución fue inútil; Sólo quedaba la huida. Con la esperanza de eludir la persecución que sabía que debía seguir, el comodoro francés giró hacia el oeste-noroeste hacia mar abierto, apagando todas las luces; pero ya sea por descuido o por descontento (pues esto último lo insinúa un oficial naval francés), cinco de los doce barcos se dirigieron hacia el norte y llegaron a Cádiz cuando a la mañana siguiente no pudieron ver al comodoro. Este último quedó consternado cuando, al amanecer, vio sus fuerzas así disminuidas. A las ocho hicieron acto de presencia unas velas, y por unos minutos esperó que fueran los barcos desaparecidos. En lugar de eso, eran los vigías de la flota de Boscawen, que, con catorce barcos de línea, estaba en plena [299]
persecución. Los franceses formaron su orden en una de las líneas de corta distancia y huyeron; pero, por supuesto, la velocidad de su flota era menor que la de los barcos ingleses más rápidos. La regla general para todas las persecuciones en las que el perseguidor es decididamente superior, es decir, que el orden debe observarse sólo hasta el punto de mantener a los barcos líderes a una distancia de apoyo razonable de los más lentos, de modo que no puedan ser dominados por separado antes de que estos últimos puedan surgió, ya era bien entendido en la marina inglesa, y ese es sin duda el momento adecuado para una melée. Boscawen actuó en consecuencia. El barco de retaguardia de los franceses, por el contrario, emuló noblemente el ejemplo de L'Étenduère cuando salvó su convoy. Alcanzado a las dos en punto por el primer barco inglés, y poco después rodeado por otros cuatro, su capitán opuso durante cinco horas una resistencia desesperada, de la que podía esperar, no salvarse a sí mismo, sino retrasar a los enemigos el tiempo suficiente para mejores navegantes para escapar. Lo logró hasta el punto de que, gracias a las heridas causadas por él y a su mayor velocidad, ese día escaparon de la acción a corta distancia, lo que sólo pudo haber terminado con su captura. Cuando arrió su bandera, sus tres masteleros habían desaparecido, el mástil de mesana cayó inmediatamente después y el casco estaba tan lleno de agua que el barco apenas podía mantenerse a flote. El señor de Sabran (su nombre es digno de recordar) había recibido once heridas en esta valiente resistencia, con la que ilustraba tan claramente el deber y el servicio de una retaguardia para frenar la persecución. Esa noche, dos de los barcos franceses zarparon hacia el oeste y escaparon. Los otros cuatro continuaron su huida como antes; pero a la mañana siguiente, el comodoro, desesperado de escapar, se dirigió a la costa portuguesa y los arrastró a todos hasta la costa entre Lagos y el cabo de San Vicente. El almirante inglés los siguió y los atacó, tomando a dos y quemando a los demás, sin tener en cuenta la neutralidad de Portugal. Por este insulto no se hizo ninguna reparación más allá de una disculpa formal; Portugal dependía demasiado de Inglaterra para ser considerado [300]
seriamente. Pitt, al escribir al ministro inglés en Portugal sobre el asunto, le dijo que, si bien calmaba las susceptibilidades del gobierno portugués, no debía permitirle suponer que los barcos serían entregados o que el distinguido almirante sería censurado.

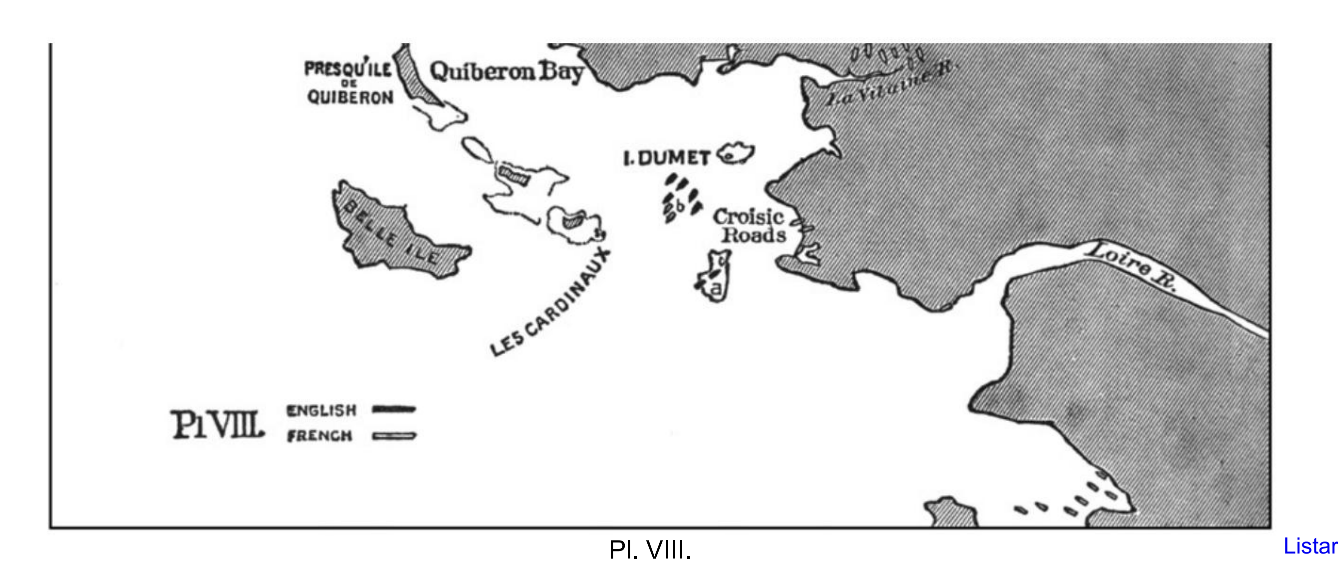
La destrucción o dispersión de la flota de Tolón detuvo la invasión de Inglaterra, aunque los cinco barcos que entraron en Cádiz siguieron siendo motivo de preocupación para Sir Edward Hawke, que navegó ante Brest. Choiseul, rechazado de su objetivo principal, todavía se aferraba a la invasión de Escocia. La flota francesa en Brest, al mando del mariscal de Conflans, oficial marítimo a pesar de su título, contaba con veinte barcos de línea, además de las fragatas. Las tropas que se embarcarán se calculan entre quince y veinte mil. El objetivo original era escoltar los transportes con sólo cinco barcos de línea, además de buques más pequeños. Conflans insistió en que debía partir toda la flota. El ministro de Marina consideró que el almirante no era un táctico suficientemente hábil para poder frenar el avance de un enemigo y así asegurar la llegada segura del convoy a su destino cerca del Clyde sin correr el riesgo de un encuentro decisivo.
Creyendo, pues, que habría una acción general, consideró que sería mejor combatirla antes de que las tropas zarparan; porque en caso de desastre, el convoy no sería sacrificado, y si resultaba decisivamente victorioso, el camino quedaría despejado. Los transportes no se reunieron en Brest, sino en los puertos del sur, hasta la desembocadura del Loira. Por tanto, la flota francesa se hizo a la mar con la expectativa y el propósito de luchar contra el enemigo; pero no es fácil conciliar su rumbo posterior con ese propósito, ni con las elaboradas instrucciones de combate[100] dadas por el almirante antes de zarpar.

Alrededor del 5 o 6 de noviembre se desató un tremendo vendaval del oeste. Después de golpearlo durante tres días, Hawke aguantó y corrió hacia Torbay, donde esperó a que cambiara el viento, manteniendo su flota lista para zarpar de inmediato. El mismo vendaval, aunque retuvo a los franceses que ya estaban en Brest, dio la oportunidad a un pequeño [301]
escuadrón al mando del señor Bompart, que se esperaba de las Indias Occidentales, para colarse durante la ausencia de Hawke. Conflans hizo sus preparativos con diligencia, distribuyó las tripulaciones de Bompart entre sus propios barcos, que no estaban muy bien tripulados, y se hizo a la mar con viento del este el día 14. Inmediatamente se dirigió hacia el sur, halagándose de haber escapado de Hawke. Este último, sin embargo, había zarpado de Torbay el día 12; y aunque nuevamente rechazado, zarpó por segunda vez el día 14, el mismo día en que Conflans partió de Brest. Pronto preparó su puesto, supo que habían visto al enemigo hacia el sur dirigiéndose hacia el este y, concluyendo fácilmente que se dirigían a la bahía de Quiberon, trazó su propio rumbo hacia el mismo lugar a toda vela. A las once de la noche del día 19, el almirante francés estimó que su posición estaba a setenta millas al suroeste por el oeste de Belle Isle;[101] y como el viento soplaba fresco desde el oeste, se mantuvo firme con velas cortas, mientras el viento continuaba aumentando y acarreando hacia el oeste-noroeste. Al amanecer se vieron varios barcos delante, que resultó ser la escuadra inglesa del Comodoro.

Duff, bloqueando Quiberon. Se hizo la señal de perseguir; y los ingleses, al huir, se dividieron en dos divisiones: una partió con el viento y la otra se dirigió hacia el sur. La mayor parte de la flota francesa continuó su rumbo después de la primera división, es decir, hacia la costa; pero un barco fue izado para el segundo. Inmediatamente después, los barcos franceses de retaguardia hicieron señales de velas a barlovento, que también eran visibles desde lo alto a bordo del buque insignia. Debió ser más o menos en el mismo momento en que la fragata de vigilancia que iba delante de la flota inglesa informó a su almirante de las velas a sotavento. La diligencia de Hawke lo había llevado hasta Conflans, quien, en sus informes oficiales, dice que había considerado imposible que el enemigo pudiera tener en esa vecindad fuerzas superiores o incluso iguales a las suyas. Conflans ordenó ahora a su división de retaguardia que impulsara el viento en apoyo del barco que perseguía hacia el sur y el este. Unos momentos más tarde se descubrió que la flota a barlovento [302] contaba con veintitrés barcos de línea frente a los veintiuno franceses, y entre ellos algunos de tres cubiertas. Luego, Conflans llamó a los barcos que lo perseguían y se preparó para la acción. Quedaba por decidir su rumbo en circunstancias que no había previsto. Ahora soplaba con fuerza desde el oeste-noroeste, con todas las apariencias de mal tiempo, la flota no lejos de una costa a sotavento, con un enemigo considerablemente superior en número; porque además de los veintitrés de línea de Hawke, Duff tenía cuatro barcos de cincuenta cañones. Por lo tanto, Conflans decidió huir y conducir su escuadrón a la bahía de Quiberon, confiando y creyendo que Hawke no se atrevería a seguirlo, dadas las condiciones climáticas, a una bahía que las autoridades francesas describen como que contiene bancos y bajíos, y está bordeada de arrecifes. que el navegante rara vez ve sin susto y nunca pasa sin emoción. Fue en medio de estos espantosos peligros que cuarenta y cuatro grandes barcos estaban a punto de enfrentarse en desorden; porque el espacio era demasiado reducido para maniobras de flota. Conflans se enorgullecía de poder entrar primero y poder acercarse a la orilla occidental de la bahía, obligando al enemigo, si lo seguía, a tomar posiciones entre él y la playa, seis millas a sotavento. Ninguna de sus expectativas se cumplió. En la retirada tomó el mando de su flota; paso no injustificable, ya que sólo dirigiendo personalmente podría haber demostrado exactamente lo que quería hacer, pero desafortunado para su reputación ante el público, ya que colocó al almirante en primer lugar en la fuga. Hawke no se dejó disuadir en lo más mínimo, ni por un momento, por los peligros que se avecinaban, de cuya magnitud él, como hábil marinero, era plenamente consciente; pero el suyo era un temperamento tranquilo y firme, además de galante, que sopesaba los riesgos con justicia, sin fingir ni exagerar. No nos ha dejado su razonamiento, pero sin duda sentía que los franceses, al frente, servirían en parte como pilotos y debían tomar tierra antes que él; creía que el temperamento y la experiencia de sus oficiales, probados por la severa escuela del bloqueo, eran superiores a los de los franceses; y sabía que tanto el gobierno como el país exigían que la flota enemiga no llegara sana y salva a otro puerto amigo. El mismo día en que seguía a los franceses, en medio [303] de peligros y en condiciones que han hecho de ésta una de las luchas navales más dramáticas, lo quemaban en efigie en Inglaterra por permitirles escapar.

Mientras Conflans, al frente de su flota, rodeaba los Cardinals, como se llaman las rocas más meridionales a la entrada de la bahía de Quiberon, los principales barcos ingleses llevaron a la retaguardia francesa a la acción. Fue otro caso de persecución general que terminó en una pelea, pero en condiciones de excepcional interés y grandeza debido a las circunstancias circundantes: el vendaval, el mar embravecido, la costa a sotavento, la velocidad precipitada, la vela más corta y el gran número de personas. de buques comprometidos. Un setenta y cuatro francés, muy presionado y superado en número, se aventuró a abrir las portas de la cubierta inferior; el mar que la arrastraba se hundió con todos a bordo menos veinte hombres. Otro fue hundido por el incendio del buque insignia de Hawke. Otros dos, uno de los cuales llevaba un banderín de comodoro, lucieron sus colores. El resto se dispersó. Siete huyeron hacia el norte y hacia el este, y anclaron en la desembocadura del pequeño río Vilaine, en el que lograron entrar en la cima de la marea alta en dos mareas, una hazaña nunca antes realizada. Otros siete se refugiaron hacia el sur y el este en Rochefort. Uno de ellos, tras resultar gravemente herido, corrió a tierra y se perdió cerca de la desembocadura del Loira. El buque insignia que llevaba el mismo nombre que el de Tourville ardía en La Hougue, el "Sol Real", anclado al anochecer frente a Croisic, un poco al norte del Loira, donde navegó con seguridad durante la noche. A la mañana siguiente, el almirante se encontró solo y, al parecer de forma un tanto precipitada, llevó el barco a tierra para mantenerlo fuera del alcance de los ingleses. Los franceses han culpado a este paso, pero innecesariamente, ya que Hawke nunca la habría dejado escapar. La gran flota francesa fue aniquilada; porque los catorce barcos que no fueron capturados ni destruidos fueron divididos en dos partes, y los de Vilaine sólo lograron escapar, de dos en dos, entre quince meses y dos años después. Los ingleses [304] perdieron dos barcos que chocaron contra un banco de arena (a) y naufragaron irremediablemente; sus pérdidas en acción fueron leves. Al anochecer, Hawke ancló su flota y sus premios en la posición que se muestra en la lámina (b).





Pl. VIII.

Listar

Toda posibilidad de invasión de Inglaterra desapareció con la destrucción de la flota de Brest. La batalla del 20 de noviembre de 1759 fue la Trafalgar de esta guerra; y aunque se mantuvo un bloqueo sobre las fracciones que estaban establecidas en Vilaine y Rochefort, las flotas inglesas ahora eran libres de actuar contra las colonias de Francia, y más tarde de España, en una escala mayor que nunca. El mismo año que vio esta gran lucha marítima y la caída de Quebec fue testigo también de la captura de Guadalupe en las Indias Occidentales, de Gorée en la costa occidental de África y del abandono de los mares de las Indias Orientales por la bandera francesa después de tres acciones indecisas. entre su comodoro, D'Aché, y el almirante Pocock, abandono que necesariamente condujo a la caída del poder francés en la India, para nunca volver a levantarse. En este año también murió el rey de España, y le sucedió su hermano, bajo el título de Carlos III. Este Carlos había sido rey de Nápoles en el momento en que un comodoro inglés había concedido una hora para que la corte decidiera retirar las tropas napolitanas del ejército español. Nunca había olvidado esta humillación y trajo a su nuevo trono un corazón hostil hacia Inglaterra. Con tales sentimientos de su parte, Francia y España se acercaron más fácilmente. El primer paso de Charles fue proponer una mediación, pero Pitt se mostró reacio a ello. Considerando a Francia como el principal enemigo de Inglaterra, y al mar y a las colonias como la principal fuente de poder y riqueza, deseaba, ahora que la tenía dominada, debilitarla completamente para el futuro así como para el presente, y para establecer más firmemente la grandeza de Inglaterra sobre el naufragio. Posteriormente ofreció ciertas condiciones; pero la influencia de la amante de Luis, unida a la emperatriz de Austria, prevaleció para excluir a Prusia de las negociaciones, e Inglaterra no permitió la excepción. De hecho, Pitt todavía no estaba preparado para la paz. Un año después, el 25 de octubre de 1760, Jorge II. murió, y la influencia de Pitt comenzó a decaer, ya que el nuevo rey estaba menos empeñado en la guerra. Durante estos años, 1759 y 1760, [305] Federico el Grande continuó todavía la lucha mortal y agotadora de su pequeño reino contra los grandes Estados unidos contra él. En un momento su caso pareció tan desesperado que estuvo a punto de suicidarse; pero la continuación de la guerra desvió los esfuerzos de Francia de Inglaterra y el mar.

Se acercaba rápidamente la hora de las grandes expediciones coloniales, que hicieron ilustre el último año de la guerra con el triunfo del poder marítimo de Inglaterra sobre Francia y España unidas. Primero es necesario contar la historia completamente similar del efecto de ese poder marítimo en la península de las Indias Orientales.

Ya se ha hablado de la retirada de Dupleix y del abandono total de su política, que tenía como resultado la colocación de las dos compañías de las Indias Orientales en igualdad de condiciones. Sin embargo, las estipulaciones del tratado de 1754 no se habían cumplido plenamente. El marqués de Bussy, un soldado valiente y capaz que había sido el segundo de Dupleix y estaba totalmente de acuerdo con su política y ambiciones, permaneció en Deccan, una gran región en la parte central sur de la península, sobre la cual Dupleix alguna vez había gobernado. En 1756, surgieron problemas entre los ingleses y el príncipe nativo de Bengala. El nabab de esa provincia había muerto y su sucesor, un joven de diecinueve años, atacó Calcuta. El lugar cayó, tras una débil resistencia, en junio, y a la rendición siguió la famosa tragedia conocida como la del Agujero Negro de Calcuta. La noticia llegó a Madrás en agosto, y Clive, cuyo nombre ya se ha mencionado, zarpó con la flota del almirante Watson, después de un largo y molesto retraso. La flota entró en el río en diciembre y apareció ante Calcuta en enero, cuando el lugar volvió a caer en manos inglesas con la misma facilidad con la que se había perdido.

El nabab estaba muy enojado y marchó contra los ingleses; Mientras tanto, envió una invitación a los franceses en Chandernagore para que se unieran a él. Aunque ahora se sabía que Inglaterra y Francia estaban en guerra, la compañía francesa, a pesar de la experiencia de 1744, tenía pocas esperanzas de que se pudiera mantener la paz entre ella y los ingleses. [306]

Por lo tanto, se rechazó la invitación nativa y se hicieron ofertas de neutralidad a la otra compañía. Clive marchó, se enfrentó a las fuerzas indias y las derrotó, y el nabab inmediatamente pidió la paz y buscó la alianza inglesa, renunciando a todos los derechos con cuya fuerza había atacado primero Calcuta. Después de algunas objeciones, sus ofertas fueron aceptadas. Clive y Watson luego se volvieron contra Chandernagore y obligaron a rendirse el asentamiento francés.

El nabab, que no había querido permitir esto, se ofendió y entabló correspondencia con Bussy en el Deccan. Clive tenía pleno conocimiento de sus diversas intrigas, que se llevaban a cabo con la vacilación de un carácter tan débil como traicionero; y al no ver ninguna esperanza de paz ni comercio bajo el gobierno de este hombre, entró en una extensa conspiración para su destronamiento, cuyos detalles no es necesario dar. El resultado fue que estalló de nuevo la guerra y que Clive, con tres mil hombres, un tercio de los cuales eran ingleses, se enfrentó al nabab al frente de quince mil caballos y treinta y cinco mil infantes. La desproporción en artillería era casi igual de grande. Contra estas probabilidades se libró y ganó la batalla de Plassey, el 23 de junio de 1757, fecha a partir de la cual, de común acuerdo, se dice que comenzó el imperio británico en la India. Al derrocamiento del nabab siguió el ascenso al poder de uno de los conspiradores contra él, una criatura de los ingleses, que dependía de ellos para su apoyo. Bengala quedó así bajo su control, primicias de la India. "Clive", dice un historiador francés, "había comprendido y aplicado el sistema de Dupleix".

Esto era cierto; sin embargo, aun así se puede decir que los cimientos así establecidos nunca podrían haberse mantenido ni construido si la nación inglesa no hubiera controlado el mar. Las condiciones de la India eran tales que unos pocos europeos, encabezados por hombres valientes y astutos, dividiéndose para poder conquistar y haciendo avanzar sus fortunas mediante alianzas juiciosas, pudieron mantenerse firmes, y más aún, en medio de abrumadoras probabilidades numéricas; pero era necesario que no se les opusieran hombres de su propia especie, algunos de los cuales podían inclinar la balanza en sentido contrario. En el mismo [307] momento en que Clive actuaba en Bengala, Bussy invadió Orissa, se apoderó de las fábricas inglesas y se hizo dueño de gran parte de las regiones costeras entre Madrás y Calcuta; mientras un escuadrón francés de nueve barcos, la mayoría de los cuales, sin embargo, pertenecían a la Compañía de las Indias Orientales y no eran buques de guerra de primera clase, se dirigía a Pondicherry con mil doscientas tropas regulares, un enorme ejército europeo para Operaciones indias de ese día. La fuerza naval inglesa en la costa, aunque menor en número, puede considerarse aproximadamente igual a la escuadra francesa que se aproxima. No es exagerado decir que el futuro de la India era todavía incierto, y las primeras operaciones así lo demostraron.

La división francesa apareció frente a la costa de Coromandel, al sur de Pondicherry, el 26 de abril de 1758, y ancló el día 28 ante la estación inglesa llamada Fort St. David. Dos barcos se dirigieron a Pondicherry, llevando a bordo al nuevo gobernador, el conde de Lally, que deseaba ir inmediatamente a su sede de gobierno. Mientras tanto, el almirante inglés Pocock, teniendo noticias de la llegada de su enemigo y temiendo especialmente por este puesto, se dirigía hacia él y apareció el 29 de abril, antes de que los dos barcos con el gobernador se perdieran de vista. Los franceses se pusieron en marcha de inmediato y se hicieron a la mar amurados a estribor (Plate Va.), dirigiéndose hacia el norte y hacia el este, con el viento del sureste, y se hicieron señales para llamar al barco y la fragata (a) que escoltaban a Lally; pero fueron ignorados por orden de este último, acto que debió aumentar, si no originó, la mala voluntad entre él y el comodoro d'Aché, a través de la cual fracasó la campaña francesa en la India. Los ingleses, habiéndose formado a barlovento en la misma virada que los franceses, atacaron de la manera habitual en ese momento y con los resultados habituales. Se ordenó a los siete barcos ingleses que se mantuvieran alejados juntos ante los ocho franceses, y los cuatro barcos que iban en cabeza, incluido el del almirante, entraron en acción generosamente; los tres últimos, ya sea por su propia culpa o no, tardaron en hacerlo, pero se recordará que así era casi siempre en este tipo de ataques. El comodoro francés, al ver este intervalo entre la vanguardia y la retaguardia, trazó el plan de separarlos e hizo señal de marchar juntos, pero en su impaciencia no esperó respuesta. [308]

Levantando su propio timón, dio la vuelta y fue seguido sucesivamente por los barcos de retaguardia, mientras la vanguardia permanecía parada. El almirante inglés, que tenía buenas razones para saberlo, le da a D'Aché más crédito que a los escritores franceses, porque describe este movimiento así:

> "A las cuatro y media de la tarde , la retaguardia de la línea francesa se había acercado bastante a su buque insignia. Nuestros tres barcos de retaguardia recibieron señales de acercarse. Poco después, el señor d'Aché rompió la línea y se puso delante del viento; su segundo a popa, que se había mantenido en la popa del 'Yarmouth's' [buque insignia inglés] la mayor parte de la acción, luego se acercó, disparó y luego se alejó; y unos minutos después, la vanguardia enemiga también se aburrió."

Según este relato, que de ningún modo es irreconciliable con el de los franceses, estos últimos efectuaron un movimiento de concentración en el principal barco inglés al desfilar a su lado. Los franceses ahora se retiraron con sus dos barcos separados, mientras que los barcos ingleses que se habían enfrentado estaban demasiado paralizados para seguirlos. esta batalla

impidió que la flota inglesa relevase el Fuerte St. David, que se rindió el 2 de junio.

Después de la caída de este lugar, una vez que los dos escuadrones enemigos se reacondicionaron en sus respectivos puertos y reanudaron su posición, se libró una segunda acción en agosto, casi en las mismas condiciones y de la misma manera. El buque insignia francés sufrió una serie de accidentes desafortunados que determinaron que el comodoro se retirara de la acción; pero la exposición de sus razones adicionales es muy sugestiva del necesario derrocamiento final de la causa francesa. "La prudencia", dice un escritor de su propio país, "le ordenó no prolongar una contienda de la que sus barcos no podían sino salir con heridas muy difíciles de reparar en una región donde era imposible suplir la casi total falta de repuestos". historias." Esta falta de un requisito tan absoluto para la eficiencia naval muestra claramente la fatal tendencia de esa economía que siempre caracterizó las operaciones francesas en el mar, y que fue a la vez significativa y ominosa. [309]

Al regresar a Pondicherry, D'Aché descubrió que, aunque los daños en los mástiles y los aparejos podían repararse por el momento, faltaban provisiones y que los barcos necesitaban calafateo. Aunque sus órdenes eran permanecer en la costa hasta el 15 de octubre, se respaldó con la opinión de un consejo de guerra que decidió que los barcos no podían permanecer allí más tiempo, porque, en caso de una tercera batalla, no había ni aparejos ni suministros. permaneciendo en Pondicherry; y haciendo caso omiso de las protestas del gobernador Lally, zarpó el 2 de septiembre hacia la isla de Francia. Se sabe que el motivo subyacente de D'Aché era la hostilidad hacia el gobernador, con quien peleaba continuamente. Lally, privado de la ayuda del escuadrón, dirigió sus armas hacia el interior en lugar de contra Madrás.

Al llegar a las islas, D'Aché encontró un estado de cosas que nuevamente ilustra singularmente la impotencia y la miopía características de la política naval general de los franceses en ese momento. Su llegada allí fue tan desagradable como lo había sido para Lally su partida de la India. Las islas se encontraban entonces en un estado de completa miseria. La división naval, aumentada con la llegada de tres barcos de línea desde casa, los agotó tanto que se solicitó al comodoro su partida inmediata. Las reparaciones avanzaron rápidamente y en noviembre varios de los barcos zarparon hacia el Cabo de Buena Esperanza, entonces colonia holandesa, para buscar provisiones; pero éstas se consumieron poco después de ser recibidas, y se renovó la presión para la salida de la escuadra.

La situación de los barcos no era menos precaria que la de la colonia; y en consecuencia el comodoro respondió alegando su total falta de alimentos y provisiones. La situación era tal que, poco después, fue necesario hacer aparejos con los cables y poner algunos de los barcos en el fondo, para dar sus materiales a otros. Antes de regresar a la India, D'Aché escribió al Ministro de Marina que "estaba a punto de partir, sólo para salvar a las tripulaciones de morir de hambre, y que no se podía esperar nada del escuadrón si no se enviaban suministros, ya que ambos "Los hombres y las cosas estaban en un estado deplorable". [310]

En estas circunstancias, D'Aché zarpó de las islas en julio de 1759 y llegó a la costa de Coromandel en septiembre. Durante su año de ausencia, Lally había sitiado Madrás durante dos meses, durante el monzón del noreste. Ambas escuadras estuvieron ausentes, por no ser apta esa temporada para operaciones navales en esta costa; pero los ingleses regresaron primero, y los franceses dicen que hicieron que los ingleses aceleraran el levantamiento del sitio.
D'Aché, a su regreso, era muy superior tanto en número como en tamaño de barcos; pero cuando las flotas se encontraron, Pocock no dudó en atacar con nueve contra once. Esta acción, librada el 10 de septiembre de 1759, fue tan indecisa como las dos anteriores; pero D'Aché se retiró, después de una lucha muy sangrienta. Al respecto, Campbell, en sus "Vidas de los almirantes", hace un comentario gracioso, pero aparentemente serio: "Pocock había reducido los barcos franceses a una condición muy destrozada y había matado a muchos de sus hombres; pero lo que muestra el singular talentos de ambos almirantes, habían librado tres batallas campales en dieciocho meses sin la pérdida de un barco en ninguno de los lados." Los frutos de la victoria, sin embargo, fueron para la flota más débil; porque D'Aché regresó a Pondicherry y de allí zarpó el 1 del mes siguiente hacia las islas, dejando a la India a su suerte. A partir de ese momento el resultado fue seguro. Los ingleses continuaron recibiendo refuerzos desde casa, mientras que los franceses no; los hombres opuestos a Lally eran superiores en habilidad; lugar tras lugar cayeron, y en enero de 1761, Pondicherry se rindió, rodeada de tierra y aislada del mar. Este fue el fin del poder francés en la India; porque aunque Pondicherry y otras posesiones fueron restauradas gracias a la paz, el dominio inglés allí nunca volvió a verse afectado, ni siquiera bajo los ataques del hábil y audaz Suffren, quien veinte años después enfrentó dificultades tan grandes como las de D'Aché con un vigor y una conducta que este último, en un momento más esperanzador, no apareció. [311]

Habiendo perdido así Francia tanto a Canadá como a la India por el evidente fracaso de su poder para actuar a distancia por mar, parecería apenas posible que España, con su propia marina débil y sus posesiones muy dispersas, eligiera este momento para entrar en la guerra. Sin embargo, así fue. El agotamiento marítimo de Francia era evidente para todos y sus historiadores navales lo atestiguan abundantemente. "Los recursos de Francia estaban agotados", dice uno; "En el año 1761 sólo unos pocos barcos abandonaron sus puertos y todos fueron capturados. La alianza con España llegó demasiado tarde. Los barcos ocasionales que se hicieron a la mar en 1762 fueron capturados y las colonias que aún quedaban en Francia.

"[102] Ya en 1758, otro francés escribe: "la falta de dinero, la depresión del comercio entregado a los cruceros ingleses, la falta de buenos barcos, la falta de suministros, etc., obligaron a los El Ministerio francés, incapaz de reunir grandes fuerzas, recurre a estratagemas para sustituir el único sistema racional de guerra, la Gran Guerra, por la más pequeña de las guerras menores, por una especie de juego en el que el gran objetivo no es quedar atrapado. Incluso entonces, la llegada de cuatro barcos de línea a Louisburg, al evitar al enemigo, se consideró un acontecimiento muy afortunado... En 1759, la afortunada llegada del convoy de las Indias Occidentales causó tanta sorpresa como alegría a los comerciantes. Vemos cuán rara se había vuelto tal oportunidad en mares surcados por los escuadrones de Inglaterra." [103] Esto fue antes de los desastres de La Clue y Conflans. La destrucción del comercio francés, comenzando por la captura de sus barcos mercantes, fue Por lo tanto, difícilmente se puede admitir que el Pacto Familiar firmado ahora entre las dos cortes, que contenía no sólo un acuerdo para apoyarse mutuamente en cualquier guerra futura, sino también un acuerdo secreto La cláusula que obligaba a España a declarar la guerra a Inglaterra en el plazo de un año, si no se firmaba la paz, "era honorable a la sabiduría de los dos gobiernos". Es difícil perdonar, no sólo al gobierno español, sino [312] incluso a Francia, por seducir a un pueblo afín. en tan mal negocio. Se esperaba, sin embargo, resucitar la marina francesa y promover una alianza de potencias neutrales, muchas de las cuales, además de España, tenían motivos de queja contra Inglaterra. "Durante la guerra con Francia", confiesa un historiador inglés, "la bandera española no siempre había sido respetada por los cruceros británicos" . o con provisiones militares o navales, cayeron en manos de los ingleses. " mar. La posesión de un poder ilimitado, como realmente lo era entonces el poder marítimo de Inglaterra, rara vez va acompañada de un profundo respeto por los derechos de los demás. Sin rival en el océano, a Inglaterra le convenía sostener que las propiedades enemigas podían ser capturadas a bordo de barcos neutrales, sometiendo así a estas naciones no sólo a detenciones vejatorias, sino también a la pérdida de valioso comercio; del mismo modo que le había convenido anteriormente en la guerra establecer un bloqueo en papel de los puertos franceses. Los neutrales, por supuesto, se irritaban ante estas exigencias; pero el año 1761 fue mal elegido para una protesta armada, y de todas las potencias, España era la que corría más peligro con una guerra. Inglaterra tenía entonces ciento veinte barcos de línea en servicio, además de los de reserva, tripulados por setenta mil marineros entrenados y curtidos por cinco años de guerra constante a flote y enrojecidos por la victoria. La armada de Francia, que contaba con setenta y siete barcos de línea en 1758, perdió como presa ante los ingleses en 1759 veintisiete, además de ocho destruidos y muchas fragatas perdidas; de hecho, como se ha visto, sus propios escritores confiesan que la marina estaba arruinada de raíz y rama. La armada española contaba con unos cincuenta barcos; pero el personal, a menos que fuera muy diferente del de los días anteriores y posteriores, debe haber sido muy inferior. Ya se ha señalado antes la debilidad de su imperio, en ausencia de una marina eficiente. También la neutralidad, aunque a veces ultrajada, había sido de gran ventaja para ella, ya que le había permitido restaurar sus finanzas y su comercio y restablecer sus recursos internos; pero necesitaba un período aún más largo. [313]

Sin embargo, el rey, influenciado por el sentimiento familiar y el resentimiento contra Inglaterra, se dejó atraer por el astuto Choiseul, y el Pacto Familiar entre las dos coronas se firmó el 15 de agosto de 1761. Este pacto, en el que el Rey También debía entrar el de Nápoles, garantizados sus bienes mutuos por todo el poder de ambos reinos. Esto en sí mismo era una empresa de gran peso; pero la cláusula secreta estipulaba además que España debería declarar la guerra a Inglaterra el 1 de mayo de 1762, si en ese momento no se había hecho la paz con Francia. Negociaciones de este tipo no podían mantenerse del todo en secreto, y Pitt aprendió lo suficiente para convencerlo de que España se estaba volviendo hostil en sus intenciones. Con su habitual altiva resolución, decidió adelantarse a ella declarándole la guerra; pero la influencia contra él en los consejos del nuevo rey era demasiado fuerte.
Al no poder llevar consigo el ministerio, dimitió el 5 de octubre de 1761. Su previsión fue rápidamente justificada; España había estado ansiosa por profesar buena voluntad hasta que llegaran los barcos con tesoros de América cargados con el dinero tan necesario para hacer la guerra. El 21 de septiembre la flota de galeones fondeó sana y salva en Cádiz; y el 2 de noviembre el embajador británico anunció a su gobierno que "dos barcos habían llegado sanos y salvos con cargamentos extraordinariamente ricos desde las Indias Occidentales, de modo que toda la riqueza que se esperaba de la América española está ahora a salvo en la vieja España", y en el mismo despacho se informa de un cambio sorprendente en las palabras del ministro español y en el lenguaje altivo que se utiliza ahora.[106] Se plantearon perentoriamente las quejas y reclamaciones de España, y la disputa creció tan rápidamente que incluso el nuevo ministerio inglés, aunque deseaba ardientemente la paz, llamó a su embajador antes de fin de año y declaró la guerra el 4 de enero de 1762; adoptando así la política de Pitt, pero demasiado tarde para cosechar las ventajas que había pretendido.

Sin embargo, tal demora por parte de Inglaterra no podría alterar la desigualdad esencial, en fuerza y preparación, [314] entre las dos naciones. Los planes elaborados por Pitt fueron adoptados en su mayor parte por su sucesor y llevados a cabo con la velocidad que permitía la preparación de la marina inglesa. El 5 de marzo, Pocock, que había regresado de las Indias Orientales, zarpó de Portsmouth con una flota de transportes para actuar contra La Habana; en las Indias Occidentales recibió refuerzos de las fuerzas de esa zona, de modo que su mando incluía diecinueve barcos de línea, además de buques más pequeños, y diez mil soldados.

En enero anterior, la flota de las Indias Occidentales, al mando del conocido Rodney, había actuado con las fuerzas terrestres en la reducción de Martinica, joya y torre de las islas francesas y puerto de un extenso sistema corsario. Se dice que mil cuatrocientos mercantes ingleses fueron capturados durante esta guerra en los mares de las Indias Occidentales por cruceros cuyo puerto principal era Fort Royal en Martinica. Con esta base necesaria cayó también el sistema de corso que descansaba sobre ella. Martinica fue entregada el 12 de febrero, y la pérdida de este principal centro comercial y militar fue seguida inmediatamente por la de las islas más pequeñas, Granada, Sta. Lucía, San Vicente. Mediante estas adquisiciones, las colonias inglesas de Antigua, St. Kitts y Nevis, así como los barcos que comerciaban con esas islas, quedaron aseguradas contra el enemigo, el comercio de Inglaterra recibió grandes adiciones y todas las Antillas Menores o Islas de Barlovento, se convirtieron en posesiones británicas.

El 27 de mayo se unió al almirante Pocock frente al cabo de San Nicolás el refuerzo de las Indias Occidentales, y como la temporada estaba tan avanzada, llevó su gran flota a través del antiguo canal de las Bahamas en lugar de la ruta habitual alrededor del lado sur de Cuba. . Esto se consideraba, con razón, una gran hazaña en aquellos días de malas encuestas y se logró sin accidente. Primero iban los buques de vigilancia y sondeo, seguidos por las fragatas y los barcos o balandras anclaban en los bancos de arena con señales cuidadosamente dispuestas para el día o la noche. Como hacía buen tiempo, [315] la flota pasó en una semana y apareció ante La Habana. Las operaciones no se darán en detalle. Después de un asedio de cuarenta días, el castillo de Moro fue tomado el 30 de julio y la ciudad se rindió el 10 de agosto. Los españoles perdieron no sólo la ciudad y el puerto, sino también doce barcos de línea, además de 3.000.000 de libras esterlinas en dinero y mercancías pertenecientes al rey español. La importancia de La Habana no debía medirse sólo por su propio tamaño o por su posición como centro de un distrito grande y ricamente cultivado; también era el puerto que dominaba el único paso por el cual el tesoro y otros barcos podían navegar desde el Golfo de México a Europa en aquellos días. Con La Habana en manos del enemigo, sería necesario reunirlos en Cartagena y desde allí luchar contra los vientos alisios, operación siempre difícil y que mantendría a los barcos mucho tiempo en aguas donde estarían expuestos a ser capturados por los cruceros ingleses. Ni siquiera un ataque al istmo habría sido un golpe tan grave para España. Este importante resultado sólo podría lograrlo una nación que confiaba en controlar las comunicaciones mediante su poder marítimo, al que debe atribuirse por completo el feliz resultado, y que tuvo otro ejemplo destacado en el oportuno envío de cuatro mil tropas estadounidenses para reforzar las filas inglesas. , terriblemente consumido por la batalla y la fiebre. Se dice que sólo dos mil quinientos combatientes en servicio permanecían a pie cuando la ciudad cayó.

Si bien el largo alcance y el vigor del poder marítimo de Inglaterra se dejaron sentir en las Indias Occidentales, recibían más ejemplos en Portugal y el Lejano Oriente. Al principio, las coronas aliadas habían invitado a Portugal a unirse a su alianza contra aquellos a quienes habían dado por llamar "tiranos de los mares", recordándole cómo el monopolio inglés de su comercio estaba drenando el oro del país y recordando la violación deliberada de Portugal. de su neutralidad por parte de la flota al mando de Boscawen. El ministro portugués de la época sabía muy bien todo esto y lo sentía profundamente; pero aunque la invitación iba acompañada de la clara declaración de que a Portugal no se le permitiría continuar con una neutralidad que no podía imponer, juzgó correctamente que el país tenía más que temer de Inglaterra y su flota que del [316] ejército español. Los aliados declararon la guerra e invadieron Portugal. Tuvieron éxito durante un tiempo; pero los "tiranos de los mares" respondieron al llamado de Portugal, enviaron una flota y desembarcaron en Lisboa ocho mil soldados, que expulsaron a los españoles más allá de las fronteras e incluso llevaron la guerra a la propia España.

Simultáneamente con estos importantes acontecimientos, Manila fue atacada. Con tanto disponible, resultó imposible prescindir de tropas o barcos de Inglaterra. Los éxitos en la India y la absoluta seguridad de los establecimientos allí, con el control del mar, permitieron a los propios funcionarios indios emprender esta expedición colonial. Zarpó en agosto de 1762, y llegó a Malaca el día 19, donde fue abastecido en ese puerto neutral con todo lo necesario para el asedio que estaba a punto de emprenderse; Los holandeses, aunque celosos del avance inglés, no se atrevieron a rechazar sus demandas. La expedición, que dependía enteramente de la flota, tuvo como resultado la rendición de todo el grupo de islas Filipinas en octubre y el pago de un rescate de cuatro millones de dólares. Casi al mismo tiempo, la flota capturó el galeón de Acapulco que llevaba tres millones de dólares a bordo, y una escuadra inglesa en el Atlántico tomó un barco-tesoro de Lima con cuatro millones de dólares en plata para el gobierno español.

> "Nunca el imperio colonial de España había recibido tales golpes. España, cuya oportuna intervención podría haber modificado el destino de la guerra, entró en ella demasiado tarde para ayudar a Francia, pero a tiempo para compartir sus desgracias. Había motivos para temer aún más. Panamá y Santo Domingo estaban amenazados, y los angloamericanos se preparaban para la invasión de Florida y Luisiana... La conquista de La Habana había interrumpido en gran medida las comunicaciones entre las ricas colonias americanas de España y Europa. Las Islas Filipinas ahora la excluían de Asia. Las dos juntas cortaron todas las vías del comercio español y cortaron todo intercambio entre las partes de su vasto pero desconectado imperio."[107]

[317]

La selección de los puntos de ataque, debida al ministerio de Pitt, fue estratégicamente buena, cortando eficazmente los nervios de la fuerza del enemigo; y si sus planes se hubieran llevado a cabo plenamente y Panamá también se hubiera apoderado, el éxito habría sido aún más decisivo. Inglaterra había perdido también la ventaja de la sorpresa que habría efectuado al anticipar la declaración de guerra de España; pero sus armas triunfaron durante esta breve contienda, por la rapidez con que se llevaron a cabo sus proyectos, debido al estado de eficiencia al que habían llegado sus fuerzas navales y su administración.

Con la conquista de Manila terminaron las operaciones militares de la guerra. Nueve meses, contados desde la declaración formal de Inglaterra en enero, habían sido suficientes para hacer añicos la última esperanza de Francia y llevar a España a una paz en la que se le concedieran todos los puntos en los que había basado su actitud y sus exigencias hostiles. No parece necesario, incluso después del breve resumen de los acontecimientos que se ha dado, señalar que la rapidez y minuciosidad con que se realizó el trabajo de Inglaterra se debió enteramente a su poder marítimo, que permitió a sus fuerzas actuar en puntos distantes, ampliamente además de Cuba, Portugal, India y Filipinas, sin temor a que se produzcan interrupciones graves en sus comunicaciones.

Antes de dar los términos de la paz que deberían resumir los resultados de la guerra, pero que lo hacen de manera imperfecta, debido al débil entusiasmo del ministerio inglés por concluirla, es necesario trazar en líneas generales el efecto de la guerra sobre el comercio, sobre las bases del poder marítimo y la prosperidad nacional.

Un rasgo destacado de esta guerra puede quedar más grabado en la mente mediante un hecho sorprendente, porque Paradójica afirmación de que la prosperidad de los ingleses se demuestra por la magnitud de sus pérdidas.

> "De 1756 a 1760", afirma un historiador francés, "los corsarios franceses capturaron a los ingleses más de dos mil quinientos mercantes. En 1761, aunque Francia no tenía, por así decirlo, ni un solo barco de línea en [318] mar, y aunque los ingleses habían capturado cuarenta de nuestros corsarios, sus camaradas todavía se apoderaron de ochocientos doce barcos ingleses. La explicación del número doscientos de estas presas reside en el prodigioso crecimiento del transporte marítimo inglés. En 1760 Se afirma que los ingleses tenían en el mar ocho mil barcos; de ellos, los franceses capturaron casi una décima parte, a pesar de las escoltas y los cruceros. En los cuatro años comprendidos entre 1756 y 1760, los franceses perdieron sólo novecientos cincuenta barcos.

Pero un escritor inglés atribuye justamente esta discrepancia "a la disminución del comercio francés y al temor de caer en manos de los ingleses, que impidieron que muchos de sus buques mercantes se hicieran a la mar"; y continúa señalando que la captura de buques no fue el principal beneficio resultante de la eficiencia de las flotas inglesas. "Capturas como Duquesne, Louisburg, la Isla del Príncipe Eduardo, la reducción de Senegal, y más tarde de Guadalupe y Martinica, fueron acontecimientos no menos destructivos para el comercio y las colonias francesas que ventajosos para los de Inglaterra". [109] La multiplicación de los corsarios franceses Era, en efecto, una señal triste para un ojo instruido, que mostraba a sus espaldas a los barcos mercantes en inactividad forzada, cuyas tripulaciones y cuyos propietarios se veían obligados al saqueo especulativo para poder vivir. Este riesgo tampoco fue del todo en vano. El mismo inglés confiesa que en 1759 las pérdidas de los barcos mercantes eran peores que las de los barcos de guerra. Mientras que los franceses se esforzaban en vano por recuperar la igualdad en el mar y reparar sus pérdidas, pero sin éxito, porque "al construir y armar barcos trabajaban sólo para la flota inglesa", sin embargo, "a pesar del coraje y la vigilancia de los cruceros ingleses , los corsarios franceses pululaban tanto que ese año se apoderaron de doscientos cuarenta buques británicos, principalmente barcos de cabotaje y embarcaciones pequeñas." En 1760, la misma autoridad cifra las pérdidas británicas en buques mercantes en más de trescientos, y en 1761 en más de ochocientos, tres veces las de los franceses; pero añade: "No habría sido maravilloso si hubieran tomado más barcos y más ricos. Mientras su comercio estaba casi destruido y tenían pocos barcos mercantes en el mar, las flotas comerciales de Inglaterra cubrían los mares. Cada año su comercio iba aumentando; el dinero que la guerra generaba era devuelto por el producto de su industria.

[319]

Los comerciantes de Gran Bretaña emplearon ocho mil buques." La magnitud de sus pérdidas se atribuye a tres causas, de las cuales sólo la primera fue evitable: (1) La falta de atención de los buques mercantes a las órdenes de los buques en convoy; (2) El inmenso número de barcos ingleses en todos los mares; 3) El enemigo arriesga todo lo que le queda de sus fuerzas en el corso. Durante el mismo año de 1761, la marina perdió un barco de línea, que fue retomado. Al mismo tiempo, a pesar de los diversos intercambios, los ingleses todavía tenían veinticinco mil prisioneros franceses, mientras que los prisioneros ingleses en Francia no eran más que mil doscientos: estos fueron los resultados de la guerra marítima.

Finalmente, al resumir la situación comercial del reino al final de la guerra, después de mencionar las enormes sumas de dinero en metálico extraídas de España, el escritor dice:

> "Estos fortalecieron el comercio y fomentaron la industria. Las remesas para subsidios extranjeros fueron en gran parte

> pagado mediante letras de cambio a comerciantes establecidos en el extranjero, que tenían el valor de las letras en manufacturas británicas. El comercio de Inglaterra aumentó gradualmente cada año, y ningún pueblo del mundo había mostrado nunca antes un escenario de prosperidad nacional mientras se libraba una guerra larga, costosa y sangrienta."

No es de extrañar, con tales resultados para su comercio y un éxito tan invariable en sus armas, y viendo la práctica aniquilación de la marina francesa, que la unión de Francia y España, que entonces estaba debilitando su futuro y que una vez había excitado los temores de todos. Europa, ahora era contemplada sólo por Gran Bretaña sin el más mínimo temor o desaliento. España estaba, por su constitución y distribución de su imperio, particularmente expuesta al ataque de un gran pueblo del mar; y cualesquiera que fueran las opiniones del gobierno de entonces, Pitt y la nación vieron que había llegado la hora, que se había esperado en vano en 1739, porque entonces años de paz y la obstinada parcialidad de un gran ministro [320] habían relajado los músculos de su flota. Ahora ella extendió su mano y tomó lo que deseaba; ni podría haber habido límite para su presa si el ministerio no hubiera sido nuevamente infiel a los intereses del país.

Se ha aludido a la posición de Portugal con referencia a Gran Bretaña, pero merece especial atención porque ejemplifica un elemento de poder marítimo obtenido no por colonias, sino por alianza, ya sea necesaria o prudencial.
La conexión comercial antes mencionada "se vio fortalecida por los lazos políticos más fuertes. Los dos reinos estaban situados de tal manera que tenían poco que temer el uno del otro, aunque podían impartir muchas ventajas mutuas. Los puertos de Portugal dieron refugio y suministros a la flota inglesa, mientras que ésta defendía el rico comercio de Portugal con Brasil. La antipatía entre Portugal y España hacía necesario que la primera tuviera un aliado fuerte pero lejano. Ninguno es tan ventajoso en ese sentido como Inglaterra, que en su A su vez podría, y siempre ha obtenido, grandes ventajas de Portugal en una guerra con cualquiera de las potencias del sur de Europa".

Ésta es la visión inglesa de un asunto que a otros les parece algo así como una alianza entre un león y un cordero. Llamar "distante" a un país con una flota como la de Inglaterra de una pequeña nación marítima como Portugal es un absurdo. Inglaterra está, y aún más lo estaba en aquellos días, dondequiera que pudiera ir su flota. La visión opuesta del asunto, que muestra igualmente el valor de la alianza, quedó bien expuesta en el memorial en el que, bajo el nombre civil de invitación, las coronas de Francia y España ordenaron a Portugal declararse contra Inglaterra.

Ya se han expuesto los motivos de ese memorial, es decir, el beneficio desigual para Portugal de la conexión y el desprecio de la neutralidad portuguesa. El rey de Portugal se negó a abandonar la alianza, alegando que era antigua y totalmente defensiva. A esto respondieron las dos coronas:

> "La alianza defensiva es en realidad ofensiva por la situación de los dominios portugueses y la naturaleza del poder inglés. [321] Las escuadras inglesas no pueden mantenerse en todas las estaciones en el mar, ni navegar en las principales costas de Francia y España para cortar la navegación. de los dos países, sin los puertos y la ayuda de Portugal; y estos isleños no podrían insultar a toda la Europa marítima, si todas las riquezas de Portugal no pasaran por sus manos, lo que les proporciona los medios para hacer la guerra y hace que la alianza sea verdaderamente y propiamente ofensivo."

Entre ambos argumentos prevaleció la lógica de la situación y del poder. Portugal encontró a Inglaterra más cercana y más peligrosa que España, y durante generaciones permaneció fiel a la alianza. Esta relación fue tan útil para Inglaterra como cualquiera de sus posesiones coloniales, dependiendo, por supuesto, del escenario de las operaciones principales en un momento determinado.

Los preliminares de paz se firmaron en Fontainebleau el 3 de noviembre de 1762; el tratado definitivo el día 10 del mes de febrero siguiente, en París, de donde la paz toma su nombre.

Según sus términos, Francia renunció a todos los derechos sobre Canadá, Nueva Escocia y todas las islas del San Lorenzo; junto con Canadá cedió el valle del Ohio y todo su territorio en el lado este del Mississippi, excepto la ciudad de Nueva Orleans. Al mismo tiempo, España, como equivalente de La Habana, que Inglaterra restauró, cedió Florida, bajo cuyo nombre estaban comprendidas todas sus posesiones continentales al este del Mississippi. Así, Inglaterra obtuvo un imperio colonial que abarcaba Canadá, desde la Bahía de Hudson y todos los actuales Estados Unidos al este del Mississippi. Las posibilidades de esta vasta región estaban entonces sólo parcialmente previstas y hasta el momento no se presagiaba la revuelta de las trece colonias.

En las Indias Occidentales, Inglaterra devolvió a Francia las importantes islas de Guadalupe y Martinica. Las cuatro islas llamadas neutrales de las Antillas Menores fueron divididas entre las dos potencias; Sta. Lucía se fue a Francia, San Vicente y Tobago y Dominica a Inglaterra, que también retuvo a Granada.

Menorca fue devuelta a Inglaterra; y como la devolución de la isla a España había sido una de las condiciones de la [322] alianza con esta última, Francia, incapaz de cumplir su estipulación, cedió a España Luisiana al oeste del Mississippi.

En la India, Francia recuperó las posesiones que había tenido antes de que Dupleix comenzara sus planes de engrandecimiento; pero renunció al derecho de erigir fortificaciones o mantener tropas en Bengala, por lo que dejó indefensa la estación de Chandernagore. En una palabra, Francia recuperó sus facilidades para el comercio, pero prácticamente abandonó sus pretensiones de influencia política. Se entendió tácitamente que la compañía inglesa se quedaría con todas sus conquistas.

Este tratado le concedió el derecho de pescar en las costas de Terranova y en partes del golfo de San Lorenzo, del que Francia había disfrutado anteriormente; pero se le negó a España, que lo había reclamado para sus pescadores. Esta concesión estuvo entre las más atacadas por la oposición inglesa.

La nación en general y Pitt, el favorito de la nación, se oponían amargamente a los términos del tratado. "Francia", dijo Pitt, "es principalmente formidable para nosotros como potencia marítima y comercial. Lo que ganamos a este respecto es valioso para nosotros sobre todo por el daño que esto supone para ella. Se deja a Francia la posibilidad de revivir su marina." En verdad, desde el punto de vista del poder marítimo y de los celos nacionales que el espíritu de esa época sancionaba, estas palabras, aunque antiliberales, eran estrictamente justificables. La restauración a Francia de sus colonias en las Indias Occidentales y sus estaciones en la India, junto con el valioso derecho de pesca en sus antiguas posesiones americanas, le presentó la posibilidad y el incentivo para restaurar su transporte marítimo, su comercio y su marina. y así tendió a sacarla del camino de la ambición continental que había sido tan fatal para sus intereses, y en la misma proporción favorable al crecimiento sin precedentes del poder de Inglaterra en el océano. La oposición, y de hecho algunos miembros del ministerio, también pensaban que una posición tan dominante e importante como La Habana estaba mal pagada por la cesión de la todavía desolada e improductiva región llamada Florida. [323] Se sugirió Puerto Rico, Florida aceptó. Había otros puntos menores de diferencia en los que no es necesario entrar. Difícilmente se podría negar que con el imponente control militar del mar que ostenta Inglaterra, ocupando como ahora tantas posiciones importantes, con su marina abrumadoramente superior en número y su comercio y su condición interna muy prósperas, fácilmente se podrían imponer condiciones más rigurosas. habría sido exigido y habría sido prudente. El ministerio defendió su entusiasmo y espíritu de concesión basándose en el enorme crecimiento de la deuda, que entonces ascendía a 122.000.000 de libras esterlinas, una suma desde todos los puntos de vista mucho mayor entonces que ahora; pero si bien este proyecto sobre el futuro estaba plenamente justificado por el éxito de la guerra, también exigía imperativamente que se exigieran las máximas ventajas que la situación militar permitía alcanzar. Esto el ministerio no lo hizo. En cuanto a la deuda, un escritor francés observa bien que "en esta guerra, y durante los años posteriores, Inglaterra tenía en vista nada menos que la conquista de América y el progreso de su Compañía de las Indias Orientales. A través de estos dos países sus manufacturas y el comercio adquirió salidas más que suficientes, y le retribuyó los numerosos sacrificios que había hecho. Viendo la decadencia marítima de Europa, su comercio aniquilado, sus manufacturas tan poco avanzadas, ¿cómo podía la nación inglesa temer un futuro que ofrecía ¿Una perspectiva tan amplia? Lamentablemente la nación necesitaba un exponente en el gobierno; y su portavoz elegido, el único hombre, tal vez, capaz de estar a la altura de la gran oportunidad, estaba en desgracia en corte.

Sin embargo, las ganancias de Inglaterra fueron muy grandes, no sólo en aumento territorial, ni tampoco en preponderancia marítima, sino en el prestigio y posición alcanzados a los ojos de las naciones, ahora plenamente abiertas a sus grandes recursos y su gran poder. A estos resultados, obtenidos por el mar, la cuestión de la guerra continental ofreció un contraste singular y sugerente. Francia ya se había retirado, junto con Inglaterra, de toda participación en esa [324] contienda, y la paz entre las demás partes se firmó cinco días después de la Paz de París. Los términos de la paz eran simplemente el status quo ante bellum. Según los cálculos del rey de Prusia, ciento ochenta mil de sus soldados habían caído o muerto en esta guerra, en un reino de cinco millones de almas; mientras que las pérdidas de Rusia, Austria y Francia sumaron cuatrocientos sesenta mil hombres. El resultado fue simplemente que las cosas siguieron como estaban . [110] Atribuir esto sólo a una diferencia entre las posibilidades de una guerra terrestre y marítima es, por supuesto, absurdo. El genio de Federico, respaldado por el dinero de Inglaterra, había demostrado estar a la altura de los esfuerzos mal administrados y no siempre entusiastas de una coalición numéricamente abrumadora. Lo que sí parece una conclusión justa es que los Estados que tengan una buena costa, o incluso fácil acceso al océano por una o dos salidas, encontrarán ventajoso buscar prosperidad y extensión a través del mar y del comercio, en lugar de que en intentos de perturbar y modificar los acuerdos políticos existentes en países donde una posesión más o menos prolongada del poder ha conferido derechos reconocidos y ha creado lealtades nacionales o vínculos políticos. Desde el Tratado de París de 1763, los lugares baldíos del mundo se han llenado rápidamente; sea testigo de nuestro propio continente, Australia e incluso América del Sur. En la actualidad existe generalmente una posesión política nominal y más o menos claramente defini

las regiones más abandonadas, aunque hay algunas marcadas excepciones a esta afirmación; pero en muchos lugares esta posesión política es poco más que nominal, y en otros de un carácter tan débil que no puede depender únicamente de sí misma para su apoyo o protección. El conocido y notorio ejemplo del Imperio turco, mantenido erguido sólo por las fuerzas que lo presionan desde lados opuestos, por los celos mutuos de potencias que no tienen ninguna simpatía hacia él, es un ejemplo de esa débil tenencia política; y aunque la cuestión es enteramente europea, todos la conocen lo suficiente como para ser conscientes de que el interés y el control de las potencias marítimas se encuentran entre los principales, si no el primero, de los elementos que ahora arreglan la situación; y que, si se utilizan inteligentemente, dirigirán los inevitables cambios futuros. [325]

En los continentes occidentales, la condición política de los Estados centroamericanos y sudamericanos tropicales es tan inestable que causa una ansiedad constante por el mantenimiento del orden interno e interfiere gravemente con el comercio y el desarrollo pacífico de sus recursos. Mientras –para usar una expresión familiar– no dañen a nadie más que a ellos mismos, esto puede continuar; pero durante mucho tiempo los ciudadanos de gobiernos más estables han estado tratando de explotar sus recursos y han soportado las pérdidas derivadas de su condición de distracción. América del Norte y Australia todavía ofrecen grandes oportunidades para la inmigración y las empresas; pero se están llenando rápidamente y, a medida que disminuyen las oportunidades allí, debe surgir la demanda de un gobierno más estable en esos Estados desordenados, de seguridad para la vida y de una estabilidad razonable de las instituciones que permitan a los comerciantes y a otros contar con el futuro. Ciertamente no hay ninguna esperanza actual de que tal demanda pueda satisfacerse con los materiales nativos existentes; Si lo mismo ocurre cuando surge la demanda, ninguna posición teórica, como la doctrina Monroe, impedirá que las naciones interesadas intenten remediar el mal mediante alguna medida que, como quiera que se llame, será una interferencia política. Tales interferencias deben producir colisiones, que a veces pueden resolverse mediante arbitraje, pero que en otras ocasiones difícilmente pueden dejar de provocar la guerra. Incluso para una solución pacífica, la nación que tenga la fuerza organizada más poderosa tendrá los argumentos más sólidos. No hace falta decir que la perforación exitosa del istmo centroamericano en cualquier punto puede precipitar el momento que seguramente llegará tarde o temprano. La profunda modificación de las rutas comerciales que se espera de esta empresa, la importancia política para los Estados Unidos de tal canal de comunicación entre sus costas atlántica y pacífica, no son, sin embargo, la totalidad ni siquiera la parte principal de la cuestión. Por lo que se ve, llegará el momento en que los Estados ahora poderosos y estables de América o Europa deberán garantizar gobiernos estables para los Estados tropicales americanos. La posición geográfica de esos Estados y las condiciones climáticas dejan claro de inmediato que el poder marítimo determinará allí, incluso más que en el caso de Turquía, qué Estado extranjero predominará, si no por [326] posesión real, sí por su influencia sobre el territorio. gobiernos nativos. La posición geográfica de Estados Unidos y su poder intrínseco le otorgan una ventaja innegable; pero esa ventaja no servirá de nada si hay una gran inferioridad de la fuerza bruta organizada, que sigue siendo el último argumento de las repúblicas como de los reyes. Aquí radica para nosotros el gran y aún vivo interés de la Guerra de los Siete Años. En él hemos visto y seguido a Inglaterra, con un ejército pequeño en comparación con el de otros Estados, como sigue siendo el caso hoy en día, primero defendiendo con éxito sus propias costas, luego llevando sus armas en todas direcciones, extendiendo su dominio e influencia sobre lugares remotos. regiones, y no sólo uniéndolas a su obediencia, sino haciéndolas tributarias de su riqueza, su fuerza y su reputación. A medida que afloja el control y neutraliza la influencia de Francia y España en regiones más allá del mar, tal vez se vea la profecía de alguna otra gran nación en los días por venir, que inclinará el equilibrio de poder en alguna futura guerra marítima, cuyo Más adelante se reconocerá, si no por los contemporáneos, que su alcance fue el futuro político y el desarrollo económico de regiones antes perdidas por la civilización; pero esa nación no será Estados Unidos si el momento la encuentra indiferente, como ahora, ante el imperio de los mares.

La dirección dada entonces a los esfuerzos de Inglaterra, por el instinto de la nación y el genio ardiente de Pitt, continuó después de la guerra y ha influido profundamente en su política posterior. Señora ahora de América del Norte, señoreándola en la India, a través de la compañía cuyas conquistas territoriales habían sido ratificadas por los príncipes nativos, más de veinte millones de habitantes, una población mayor que la de Gran Bretaña y con unos ingresos respetables junto con los del hogar. Inglaterra, con otras ricas posesiones esparcidas por todo el mundo, tenía siempre ante sus ojos, como saludable lección, el severo castigo que la debilidad de España le había permitido infligir a ese enorme imperio desarticulado. Las palabras del historiador naval inglés de esa guerra, hablando [327] de España, se aplican con ligeras modificaciones a la Inglaterra de nuestros días.

> "España es precisamente esa potencia contra la que Inglaterra siempre puede luchar con las mejores perspectivas de ventaja y honor. Esa extensa monarquía está agotada en el fondo, sus recursos se encuentran a gran distancia, y cualquier potencia que domine el mar, puede dominar las riquezas y el comercio. Los dominios de los que obtiene sus recursos, situados a una inmensa distancia de la capital y entre sí, hacen que sea más necesario para ella que para cualquier otro Estado contemporizar, hasta que pueda inspirar con actividad todas las partes de su enorme pero un imperio desarticulado."[111]

Sería falso decir que Inglaterra está exhausta en su corazón; pero su dependencia del mundo exterior es como para darle cierta sugestión a la frase.

Inglaterra no pasó por alto esta analogía de posiciones. Desde entonces hasta nuestros días, las posesiones ganadas para ella por su poder marítimo se han combinado con ese poder marítimo mismo para controlar su política. El camino a la India (en los días de Clive un viaje lejano y peligroso en el que no tenía un lugar de parada propio) se vio reforzado como oportunidad ofrecida por la adquisición de Santa Elena, del Cabo de Buena Esperanza, de la Mauricio. Cuando el vapor hizo viable la ruta del Mar Rojo y el Mediterráneo, adquirió Adén y, más tarde, se estableció en Socotra. Malta ya había caído en sus manos durante las guerras de la Revolución Francesa, y su posición de mando, como piedra angular sobre la que descansaban las coaliciones contra Napoleón, le permitió reclamarla en la Paz de 1815. Desde Gibraltar, se cruzan los círculos de mando militar ejercidos por estos dos lugares. En la actualidad se extiende desde Malta hasta el istmo de Suez, antiguamente sin estación, custodiado por la cesión de Chipre. Egipto, a pesar de los celos de Francia, ha pasado a estar bajo control inglés. La importancia de esa posición para la India, comprendida por Napoleón y Nelson, llevó a este último a enviar inmediatamente un oficial por tierra a Bombay con la noticia de la batalla del Nilo y la [328] caída de las esperanzas de Bonaparte. Incluso ahora, los celos con los que Inglaterra ve el avance de Rusia en Asia Central son el resultado de aquellos días en que su poder marítimo y sus recursos triunfaron sobre la debilidad de D'Aché y el genio de Suffren, y arrancaron la península de la India. La ambición de los franceses.

> "Por primera vez desde la Edad Media", dice el señor Martin, hablando de la Guerra de los Siete Años, "Inglaterra había conquistado Francia sola, casi sin aliados, teniendo Francia poderosos auxiliares. Había conquistado únicamente por la superioridad de sus aliados. gobierno."

¡Sí! sino por la superioridad de su gobierno utilizando la tremenda arma de su poder marítimo. Esto la hizo rica y, a su vez, protegió el comercio mediante el cual obtuvo su riqueza. Con su dinero sostuvo a sus pocos auxiliares, principalmente Prusia y Hannover, en su desesperada lucha. Su poder estaba en todas partes donde sus barcos podían alcanzar, y no había nadie que le disputara el mar. Adonde quería iba, y con ella iban sus armas y sus tropas.
Gracias a esta movilidad, sus fuerzas se multiplicaron y las de sus enemigos se distrajeron. Soberana de los mares, obstruyó por todas partes sus caminos. Las flotas enemigas no pudieron unirse; ninguna gran flota pudo salir, o si lo hizo, fue sólo para encontrarse de inmediato, con oficiales y tripulaciones no entrenados, aquellos que eran veteranos en vendavales y guerras. Salvo en el caso de Menorca, mantuvo cuidadosamente sus propias bases marítimas y se apoderó con entusiasmo de las del enemigo. ¡Qué león en el camino fue Gibraltar para las escuadras francesas de Toulon y Brest! ¿Qué esperanza había para que Francia socorriera a Canadá, cuando la flota inglesa tenía a Louisburg a sotavento?

La única nación que ganó en esta guerra fue la que utilizó el mar en paz para ganarse su riqueza, y la gobernó en la guerra por el tamaño de su armada, por el número de sus súbditos que vivían en el mar o junto al mar, y por sus numerosas bases de operaciones [329] repartidas por todo el mundo. Sin embargo, hay que observar que estas propias bases habrían perdido su valor si sus comunicaciones permanecieran obstruidas. Por tanto, los franceses perdieron Louisburg, Martinica y Pondicherry; de modo que la propia Inglaterra perdió Menorca. El servicio entre las bases y la fuerza móvil entre los puertos y las flotas es mutuo.[112] En este sentido, la marina es esencialmente un cuerpo ligero; mantiene abiertas las comunicaciones entre sus propios puertos, obstaculiza las del enemigo; pero barre el mar para servir a la tierra, controla el desierto para que el hombre pueda vivir y prosperar en el globo habitable.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[93] Es decir, con los cañones a bordo, pero en su mayor parte no montados en sus vagones, para dar mayor alojamiento a las tropas. Cuando las tropas desembarcaron, se montaron los cañones.

Ramatuelle: táctica naval. [94]

[95] Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina.

[96] Secretario: Tácticas Navales.

[97] Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes.

[98] Mahon: Historia de Inglaterra.

[99] Mahon: Historia de Inglaterra.

[100] Para estos, consulte Troude: Batailles Navales.

[101] Ver lámina VIII.

[102] Troude: Batailles Navales de la France.

[103] Lapeyrouse-Bonfils.

[104] Mahon: Historia de Inglaterra.

[105] Campbell: Vidas de los almirantes.

[106] Mahon: Historia de Inglaterra.

[107] Martin: Historia de Francia.

[108] Martin: Historia de Francia.

[109] Campbell: Vidas de los almirantes.

[110] Véase Registro Anual, 1762, pág. 63

[111] Campbell: Vidas de los almirantes.

[112] Estas observaciones, siempre ciertas, lo son doblemente ahora desde la introducción del vapor. La renovación del carbón es una necesidad más frecuente, más urgente, más perentoria que cualquiera de las que conoce el velero. Es en vano buscar operaciones navales enérgicas alejadas de las centrales carboníferas. Es igualmente vano adquirir estaciones carboníferas distantes sin mantener una armada poderosa; no harán más que caer en manos del enemigo. Pero el más vano de todos los engaños es la expectativa de derribar a un enemigo destruyendo únicamente el comercio, sin estaciones carboníferas fuera de las fronteras nacionales.

---

[330]

CAPÍTULO IX.

ToC

Curso de los acontecimientos desde la paz de París hasta 1778.—Guerra marítima como consecuencia de la Revolución Americana.—Batalla naval frente a Ouessant.

Si Inglaterra tenía motivos para quejarse de no haber obtenido del Tratado de París todas las ventajas que sus logros militares y su posición le permitían esperar, Francia tenía todos los motivos para estar descontenta por la posición en que la dejó la guerra. Las ganancias de Inglaterra casi se midieron por sus pérdidas; Incluso la cesión de Florida, hecha por España al conquistador, había sido comprada por Francia al precio de Luisiana. Naturalmente, los pensamientos de sus estadistas y de su pueblo, al doblegarse ante la necesidad presente de soportar la carga de los vencidos, se volvieron hacia el futuro con sus posibilidades de venganza y compensación. El duque de Choiseul, capaz aunque imperioso, permaneció durante muchos años más al frente de los asuntos y trabajó persistentemente para restaurar el poder de Francia a partir de los efectos del tratado. La alianza con Austria no había sido algo que él hubiera buscado; ya estaba hecho y en funcionamiento cuando asumió el cargo en 1758; pero desde el principio reconoció que el principal enemigo era Inglaterra y trató, en la medida de lo posible, de dirigir las fuerzas de la nación contra ella. Habiendo frustrado la derrota de Conflans sus proyectos de invasión, buscó a continuación, en total coherencia con su objetivo principal, agitar a España y ganar su alianza. Los esfuerzos conjuntos de los dos reinos con sus hermosas costas podrían, bajo buena administración y con tiempo de preparación, poner a flote una armada que sería un justo contrapeso a la de Inglaterra. También era indudable que los Estados marítimos más débiles, si vieran que esa [331] combinación se había logrado con éxito y funcionaba eficientemente, se animarían a declararse contra un gobierno cuya grandeza despertaba envidia y miedo, y que actuaba con desprecio por los derechos y el bienestar. de otros comunes a todo poder incontrolado. Desgraciadamente tanto para Francia como para España, la alianza llegó demasiado ta

De hecho, a la llegada de la flota en 1759 le siguió un estallido de entusiasmo nacional por la marina, hábilmente fomentado y guiado por Choiseul. "El sentimiento popular se hizo eco del grito, de un extremo al otro de Francia: 'Hay que restaurar la marina'. Las donaciones de ciudades, corporaciones y particulares recaudaron fondos. Una actividad prodigiosa surgió en los puertos hasta entonces silenciosos; por todas partes se construían y reparaban barcos." El ministro también reconoció la necesidad de recuperar la disciplina y el tono, así como el material de la Armada. Sin embargo, ya era demasiado tarde; En medio de una guerra grande y fallida no es momento de comenzar los preparativos. "Más vale tarde que nunca" no es un proverbio tan seguro como "En tiempos de paz, prepárate para la guerra". La situación de España era mejor. Cuando estalló la guerra, el historiador naval inglés calcula que contaba con cien barcos de todos los tamaños; de ellos, probablemente sesenta era Sin embargo, aunque la adición de España a sus numerosos enemigos podría hacer que la posición de Inglaterra pareciera crítica, la combinación a su favor de número, habilidad, experiencia y prestigio era irresistible. Con setenta mil marineros veteranos, sólo tenía que mantener una posición ya conquistada. Los resultados los conocemos.

Después de la paz, Choiseul sabiamente se mantuvo fiel a sus primeras ideas. La restauración de la marina continuó, y fue acompañada y fomentada por un espíritu de ambición profesional y de deseo de superación entre los oficiales de la marina, que ya se ha mencionado antes y que, en la peculiar condición de la marina de los Estados Unidos en hoy en día, puede ser elogiado como modelo. La construcción de buques de guerra continuó con gran actividad y en gran escala. Al final de la guerra, gracias al movimiento iniciado en 1761, había cuarenta barcos de línea en buen estado. En 1770, cuando Choiseul fue despedido, la marina real contaba con sesenta y cuatro de línea y cincuenta fragatas a flote. Se llenaron los arsenales y[332] almacenes y se almacenó una reserva de madera para barcos.
Al mismo tiempo, el ministro trató de mejorar la eficiencia de los oficiales reprimiendo el espíritu arrogante de los de noble cuna, que se manifestaba tanto hacia los superiores como hacia otro orden de oficiales, no de la nobleza, cuyas habilidades los hacían deseados a bordo. la flota. Este sentimiento de clase llevaba consigo un curioso sentimiento de igualdad entre oficiales de grados muy diferentes, que afectaba perjudicialmente el espíritu de subordinación. Miembros, todos ellos, de un orden social privilegiado, su igualdad como tal era reconocida más claramente que su desigualdad como menores y mayores. La divertida historia contada por Marryatt sobre el guardiamarina, quien le manifestó a su capitán que cierta declaración había sido hecha en forma confidencial, parece haberse realizado en el alcázar francés de ese día. "¡Confianza!" gritó el capitán; "¡Quién ha oído hablar alguna vez de la confianza entre un capitán de posta y un guardiamarina!" "No señor", respondió el joven, "no entre un capitán y un guardiamarina, sino entre dos caballeros". Disputas, discusiones, sugerencias entre dos caballeros, olvidando su rango relativo, estallaban en momentos críticos, y el sentimiento de igualdad que las locas nociones democráticas difundían por las flotas de la república era curiosamente anticipado por el que existía entre los miembros. de una aristocracia muy altiva. "Vi por su rostro", dice uno de los héroes de Marryatt, "que el primer teniente no estaba de acuerdo con el capitán; pero era un oficial demasiado bueno para decirlo en un momento así". La frase expresa uno de los méritos más arraigados del sistema inglés, cuya carencia comparten los escritores franceses:

> "Bajo Luis XVI, la intimidad y el compañerismo existentes entre el jefe y el subordinado llevaron a este último a discutir las órdenes que se le daban... La relajación de la disciplina y el espíritu de independencia se debían también a otra causa además de la señalada. ; pueden atribuirse en parte a la [333] regulación de los comedores de oficiales. El almirante, el capitán, los oficiales, los guardiamarinas comían juntos; todo era en común. Se compartían como amigos. Al manejar el En el barco, el inferior daba su opinión, discutía, y el jefe, irritado, a menudo prefería ceder antes que hacerse enemigos. Hechos de este tipo son afirmados por testigos cuya veracidad está fuera de toda sospecha."[113]

La insubordinación de este carácter, a la que cedieron los hombres más débiles, chocó en vano contra el temperamento resuelto y ardiente de Suffren; pero el espíritu de descontento llegó casi al colmo del motín, lo que le hizo decir en sus despachos al Ministro de Marina, después de su cuarta batalla: "Mi corazón está traspasado por la deserción más generalizada. Es espantoso pensar que podría haber destruido cuatro veces la flota inglesa, y que todavía existe." Las reformas de Choiseul rompieron contra esta roca, que sólo el levantamiento de toda la nación finalmente eliminó; pero en el personal de las tripulaciones una gran Se hicieron mejoras: en 1767 reorganizó la artillería de la flota, formando un cuerpo de diez mil artilleros, que fueron entrenados sistemáticamente una vez por semana durante los diez años que aún faltaban para intervenir antes de la próxima guerra con Inglaterra.

Sin perder de vista ningún aspecto de sus planes, Choiseul, al tiempo que promovía el poderío naval y militar de Francia, prestó especial atención a la alianza con España y alentó e impulsó juiciosamente los esfuerzos de ese país en la senda del progreso bajo Carlos III, el lo mejor de sus reyes de la línea borbónica. Se mantuvo la alianza austríaca que todavía existía, pero sus esperanzas estaban puestas principalmente en España. La sabiduría y la perspicacia que inmediatamente se habían fijado en Inglaterra como el centro de la enemistad contra Francia habían sido justificadas y aún más esclarecidas por todo el curso de la Guerra de los Siete Años. En España era el aliado más seguro y, con buena administración, el más poderoso.

La proximidad de los dos países, las posiciones relativas de sus puertos, hicieron que la situación naval fuera particularmente fuerte; y la alianza que estaba dictada por una política sensata, por lazos familiares y por el temor justo al poder marítimo de Inglaterra, quedó asegurada aún más para Francia por heridas recientes y aún existentes que deben continuar irritando a España. Gibraltar, Menorca y Florida estaban todavía en manos de Inglaterra; ningún español podría estar tranquilo hasta [334] que se borrara este reproche.

Puede creerse fácilmente, como afirman los historiadores franceses, que Inglaterra veía con inquietud el crecimiento de la marina francesa y con mucho gusto la habría cortado a tiempo; pero es más dudoso que hubiera estado dispuesta a forzar una guerra con ese propósito. Durante los años que siguieron a la Paz de París, una sucesión de breves ministerios, centrados principalmente en cuestiones de política interna o acuerdos partidistas sin importancia, hicieron que su política exterior presentara un marcado contraste con el camino vigoroso, autoritario pero directo seguido por Pitt. Las conmociones internas, como las que suelen seguir a las grandes guerras, y sobre todo la controversia con las colonias norteamericanas, que comenzó ya en 1765 con la conocida Ley del Timbre, conspiraron con otras causas para detener a Inglaterra. Al menos dos veces durante los años del ministerio de Choiseul se presentaron oportunidades que un gobierno decidido, dispuesto y no demasiado escrupuloso podría fácilmente haber convertido en causa de guerra; tanto más cuanto que involucraban ese poder marítimo que es para Inglaterra, más que para todas las demás naciones, objeto de preocupación justa y celosa. En 1764, los genoveses, cansados de sus infructuosos intentos de controlar Córcega, pidieron nuevamente a Francia que renovara la ocupación de los puertos que habían sido guarnecidos por ella en 1756. Los corsos también enviaron un embajador a Francia para solicitar el reconocimiento de la independencia de la isla, a cambio de un tributo equivalente al que antes habían pagado a Génova. Este último, sintiéndose incapaz de reconquistar la isla, decidió finalmente prácticamente cederla. La transacción tomó la forma de un permiso formal para que el rey de Francia ejerciera todos los derechos de soberanía sobre todos los lugares y puertos de Córcega, como garantía de las deudas que la república le debía. Esta cesión, disfrazada de garantía para paliar el engrandecimiento de Francia a los ojos de Austria e Inglaterra, recuerda la rendición condicional y apenas velada de Chipre a Inglaterra hace nueve años, una transferencia que probablemente será tan definitiva como de gran alcance como el de Córcega. [335]
Inglaterra entonces protestó y habló con enojo; pero aunque Burke dijo: "Córcega como provincia de Francia es terrible para mí", sólo un miembro de la Cámara de los Comunes, el veterano almirante Sir Charles Saunders, dijo "que sería mejor ir a la guerra con Francia". que consentir que ella tome posesión de Córcega." [114] Teniendo en cuenta los entonces bien reconocidos intereses de Inglaterra en el Mediterráneo, es evidente que una isla tan bien situada como Córcega para influir en las costas de Italia y controlar la estación naval en Menorca, no se le habría permitido pasar a manos de un amo fuerte, si la nación se hubiera sentido preparada y dispuesta a la guerra.

Nuevamente, en 1770, surgió una disputa entre Inglaterra y España relativa a la posesión de las Islas Malvinas. No es importante establecer la naturaleza de cualquiera de las reclamaciones sobre lo que entonces no era más que un conjunto de islas áridas, desprovistas de ventajas tanto militares como naturales. Tanto Inglaterra como España habían tenido un acuerdo en el que ondeaban los colores nacionales; y en el puesto inglés mandaba un capitán de marina. Ante este asentamiento, llamado Puerto Egmont, apareció repentinamente, en junio de 1770, una expedición española, acondicionada en Buenos Ayres, de cinco fragatas y mil seiscientos soldados. A semejante fuerza, el puñado de ingleses no pudo oponer resistencia seria; así que después de algunos disparos, a cambio del honor de la bandera, capitularon.

La noticia de esta transacción, que llegó a Inglaterra en octubre siguiente, demostró con su recepción que un insulto es mucho más grave que una injuria y que el resentimiento es mucho más amargo. El traslado de Córcega apenas había causado revuelo fuera de las oficinas de los estadistas; El ataque a Port Egmont despertó al pueblo y al Parlamento. Se ordenó al ministro en Madrid que exigiera la inmediata restauración de las islas, con un desmentido de la acción del oficial que había ordenado el ataque. Sin esperar respuesta, se ordenó a los barcos que entraran en servicio, grupos de presión [336] barrieron las calles y en poco tiempo una poderosa flota estaba lista en Spithead para vengar el insulto. España, confiando en el pacto de la familia Borbón y el apoyo de Francia, estaba dispuesta a mantenerse firme; pero el viejo rey, Luis XV, era reacio a la guerra, y Choiseul, entre cuyos enemigos en la corte se encontraba la última amante, fue despedida. Con su caída desaparecieron las esperanzas de España, que inmediatamente accedió a las exigencias de Inglaterra, reservándose, sin embargo, la cuestión de los derechos de soberanía. Esta conclusión muestra claramente que Inglaterra, aunque todavía poseía una potencia marítima eficaz capaz de controlar a España, no estaba ansiosa por una guerra simplemente para derribar a las armadas rivales.

No es totalmente ajeno a la cuestión del poder marítimo observar, sin detenernos en ello, un gran acontecimiento que ahora ocurrió, aparentemente completamente alejado de toda relación con el mar. La primera partición de Polonia entre Prusia, Rusia y Austria, llevada a cabo en 1772, se vio facilitada por la preocupación de Choiseul por su política naval y la alianza española. La amistad y el apoyo de Polonia y Turquía, como frenos a la Casa de Austria, formaban parte de la tradición recibida de Enrique IV. y Richelieu; la destrucción del primero fue un golpe directo al orgullo y los intereses de Francia. No se puede saber qué habría hecho Choiseul si hubiera estado en el cargo; pero

si el resultado de la Guerra de los Siete Años hubiera sido diferente, Francia podría haber interferido con algún propósito.

El 10 de mayo de 1774, Luis XV. murió, en el momento en que los problemas en las colonias norteamericanas estaban llegando rápidamente a un punto crítico. Bajo su joven sucesor, Luis XVI, continuó la política de paz en el continente, de alianza amistosa con España y de aumento del número y la eficiencia de la marina. Ésta era la política exterior de Choiseul, dirigida contra el poder marítimo de Inglaterra como principal enemigo, y hacia el poder marítimo de Francia como principal apoyo de la nación. Las instrucciones que, según un autor naval francés, el nuevo rey dio a sus ministros muestran el espíritu que inspiró su reinado hasta la Revolución, tuvieran o no origen en el propio rey: [337]

> "Estar atento a todos los indicios de peligro inminente; observar mediante cruceros los accesos a nuestras islas y la entrada al Golfo de México; seguir la pista de lo que pasaba en las orillas de Terranova y seguir las tendencias del comercio inglés; observar en Inglaterra el estado de las tropas y armamentos, el crédito público y el ministerio; inmiscuirse hábilmente en los asuntos de las colonias británicas; dar a los colonos insurgentes los medios para obtener suministros de guerra, manteniendo al mismo tiempo la más estricta neutralidad; desarrollar activamente, pero silenciosamente, la marina; reparar nuestros barcos de guerra; llenar nuestros almacenes y tener a mano los medios para equipar rápidamente una flota en Brest y en Toulon, mientras España debería equipar una en Ferrol; finalmente, en el primer temor serio de ruptura, reunir numerosas tropas en las costas de Bretaña y Normandía y preparar todo para una invasión de Inglaterra, a fin de obligarla a concentrar sus fuerzas y restringir así sus medios de resistencia en los extremos del contin

Esas instrucciones, ya fueran dadas de golpe como un plan simétrico y bien pensado, o de vez en cuando, según surgiera la ocasión, demostraban que se había hecho un pronóstico exacto de la situación y respiraban una convicción que, si antes se hubiera sentido , habría modificado enormemente la historia de los dos países. La ejecución fue menos minuciosa que la concepción.

Sin embargo, en materia de desarrollo de la marina, quince años de paz y trabajo constante dieron buenos resultados. Cuando estalló abiertamente la guerra en 1778, Francia tenía ochenta barcos de línea en buenas condiciones y sesenta y siete mil marineros estaban incluidos en el servicio militar obligatorio. España, cuando entró en la guerra en 1779 como aliada de Francia, tenía en sus puertos cerca de sesenta barcos de línea. A esta combinación Inglaterra opuso un número total de doscientos veintiocho barcos de todas clases, de los cuales unos ciento cincuenta eran de línea. La aparente igualdad en material que resultaría de estos números se vio afectada, en desventaja para Inglaterra, por el tamaño y la artillería superiores de franceses y españoles; pero, por otra parte, su [338] fuerza se vio aumentada por la unidad de objetivos que le impartía el hecho de pertenecer a una sola nación. Los aliados estaban destinados a sentir la proverbial debilidad de las coaliciones navales, así como la degenerada administración de España, y la falta de costumbre —incluso se puede decir sin injusticia, de aptitud para el mar— de ambas naciones. La política naval con la que Luis XVI. Comenzó su reinado y se mantuvo hasta el final; en 1791, dos años después de la asamblea de los Estados Generales, la marina francesa contaba con ochenta y seis barcos de línea, generalmente superiores, tanto en dimensiones como en modelo, a los barcos ingleses de la misma clase.

Hemos llegado, por tanto, al comienzo de una verdadera guerra marítima; que, como admitirán quienes han seguido esta narración, no se había visto desde los días de De Ruyter y Tourville. La magnificencia del poder marítimo y su valor quizás se habían mostrado más claramente por la influencia incontrolada y la consiguiente exaltación de un beligerante; pero la lección así dada, si bien es más sorprendente, es menos vívidamente interesante que el espectáculo de esa potencia marítima enfrentándose a un enemigo digno de su acero, y excitado a esforzarse por una lucha que ponía en peligro no sólo a sus colonias más valiosas, sino incluso a las suyas propias. costas. Extendida, desde el carácter extendido del Imperio Británico, en todos los rincones del mundo a la vez, la atención del estudiante se dirige unas veces a las Indias Orientales y otras a Occidente; ahora a las costas de los Estados Unidos y de allí a las de Inglaterra; desde Nueva York y la Bahía de Chesapeake hasta Gibraltar y Menorca, las Islas de Cabo Verde, el Cabo de Buena Esperanza y Ceilán. Las flotas ahora se encuentran con flotas de igual tamaño, y la persecución general y la melée, que caracterizaron las acciones de Hawke, Boscawen y Anson, aunque todavía ocurren a veces, son seguidas en su mayor parte por maniobras cautelosas y complicadas, con demasiada frecuencia inútiles. de resultados decisivos como las batallas navales, que son la característica predominante de esta guerra que se avecina. La superior ciencia táctica de los franceses logró impartir a este conflicto ese rasgo peculiar de su política naval, que subordinaba el control del mar mediante la destrucción de las flotas enemigas, de sus fuerzas navales [339] organizadas, al éxito de operaciones particulares, la retención de puntos particulares, la realización de fines estratégicos ulteriores particulares. No es necesario esforzarse en imponer a otros la convicción del autor de que tal política, por aplicable como excepción, es defectuosa como regla; pero es muy deseable que todas las personas responsables de la dirección de los asuntos navales reconozcan que las dos líneas de política, en directa contradicción entre sí, existen. En uno hay una analogía estricta con un

guerra de puestos; mientras que en el otro el objetivo es aquella fuerza cuya destrucción deja los puestos sin apoyo y, por tanto, con seguridad caerá a su debido tiempo. Reconocidas estas políticas opuestas, también se deben considerar los resultados de ambas, ejemplificados en la historia de Inglaterra y Francia.

Sin embargo, no fue con opiniones tan cautelosas como el nuevo rey intentó al principio impresionar a sus almirantes. En las instrucciones dirigidas al conde de Orvilliers, al mando de la primera flota enviada desde Brest, el ministro, hablando en nombre del rey, dice:

> "Su deber ahora es devolver a la bandera francesa el brillo con el que una vez brilló; las desgracias y fallas pasadas deben ser enterradas fuera de la vista; sólo mediante las acciones más ilustres puede la marina esperar lograr esto. Su Majestad tiene el derecho a esperar los mayores esfuerzos de sus oficiales... Bajo cualesquiera circunstancias se coloque la flota del rey, las órdenes de Su Majestad, que él expresamente me encarga transmitir a usted, así como a todos los oficiales al mando, son que sus barcos atacar con el mayor vigor y defenderse, en toda ocasión, hasta el último extremo."

Siguen más con el mismo efecto; sobre lo cual un oficial francés, que no ha sido citado antes en conexión con esta fase de la política naval francesa, dice:

> "Cuán diferente es este lenguaje del que usaron nuestros almirantes durante la última guerra; porque sería un error [340] creer que siguieron por elección y moderación el sistema tímido y defensivo que predominaba en las tácticas de la marina. El gobierno , encontrando siempre excesivos los gastos que supone el empleo de la marina, prescribiendo con demasiada frecuencia a sus almirantes mantener el mar el mayor tiempo posible sin llegar a batallas campales, o incluso a roces, generalmente muy caros, y de los que podría derivarse la pérdida. de barcos difíciles de reemplazar. A menudo se les ordenaba, si eran obligados a aceptar la acción, cuidadosamente para evitar comprometer el destino de su escuadrón por encuentros demasiado decisivos. Se creían, por lo tanto, obligados a retirarse tan pronto como un enfrentamiento tomaba un giro demasiado serio. ... Adquirieron así la desgraciada costumbre de ceder voluntariamente el campo de batalla tan pronto como un enemigo, incluso inferior, se lo disputaba audazmente.
>
> Así, enviar una flota al encuentro del enemigo, sólo para retirarse vergonzosamente de su presencia; recibir acción en lugar de ofrecerla; comenzar batallas sólo para terminarlas con la apariencia de una derrota; arruinar la fuerza moral para salvar la fuerza física: ése era el espíritu que, como ha dicho muy juiciosamente el señor Charles Dupin, guiaba el ministerio francés de aquella época. Los resultados son conocidos."[116]

Las valientes palabras de Luis XVI. Fueron seguidos casi inmediatamente por otros, de diferente y calificado tenor, hasta el Almirante d'Orvilliers antes de zarpar. Se le informó que el rey, habiendo conocido la fuerza de la flota inglesa, confiaba en su prudencia en cuanto a la conducta a seguir en un momento en que tenía bajo sus órdenes toda la fuerza naval de que Francia podía disponer. De hecho, las dos flotas eran casi iguales; Sería imposible decidir cuál era el más fuerte sin información detallada sobre el armamento de cada barco. D'Orvilliers se encontró, como muchos hombres responsables antes, con dos conjuntos de órdenes, en una u otra de las cuales seguramente sería empalado, si no tenía suerte; mientras que el gobierno, en el mismo caso, estaba seguro de contar con un chivo expiatorio.

La consideración de la fuerza relativa de las dos armadas, material y moral, nos ha llevado necesariamente más allá de la fecha del inicio de la Guerra Revolucionaria Americana. Antes de comenzar con esa lucha, sería conveniente [341] complementar la estimación aproximada de la fuerza naval total de Inglaterra, dada, a falta de información más precisa, por la declaración del Primer Lord del Almirantazgo hecha en la Cámara de los Lores en noviembre de 1777. , muy pocos meses antes de que comenzara la guerra con Francia. Respondiendo a una queja de la oposición sobre la pequeñez de la flota del Canal, dijo:

> "Tenemos ahora cuarenta y dos barcos de línea en servicio en Gran Bretaña (sin contar los que están en servicio exterior), treinta y cinco de los cuales están completamente tripulados y listos para hacerse a la mar en cualquier momento... No creo que ni Francia ni España tengan ninguna disposición hostil hacia nosotros; pero por lo que ahora les he presentado, estoy autorizado a afirmar que nuestra marina es más que rival para la de toda la Casa de Borbón."]

Sin embargo, hay que decir que el almirante Keppel no se dio cuenta de esta agradable perspectiva cuando fue nombrado comandante en marzo siguiente, y miró a su flota con (para usar su propia expresión acertada) "ojos de marinero"; [118] y en junio se hizo a la mar con sólo veinte barcos.

Es claramente indeseable insertar en una narración de este carácter cualquier relato de las cuestiones políticas que llevaron a la separación de los Estados Unidos del Imperio Británico. Ya se ha comentado que el

La separación siguió a una sucesión de errores cometidos por el ministerio inglés, lo cual no es antinatural en vista de las ideas generalmente prevalecientes en ese día sobre las relaciones de las colonias con la madre patria. Se necesitaba un hombre de genio imponente para reconocer no sólo la justicia sustancial de las reclamaciones estadounidenses (muchos lo hicieron) sino también la fuerza militar de su situación, como se indicó antes. Esto radicaba en la distancia entre las colonias y su cercanía entre sí, independientemente del dominio del mar, el carácter de los colonos, principalmente de origen inglés y holandés, y la probable hostilidad de Francia y España. Desafortunadamente para Inglaterra, los hombres más capaces de hacer frente a la situación eran una minoría y estaban fuera del cargo.

Se ha dicho antes que, si las trece colonias hubieran sido islas, el poder marítimo de Gran Bretaña las habría aislado tan [342] completamente que debió haber seguido su caída, una tras otra. A esto se puede añadir que la estrechez de la franja entonces ocupada por el hombre civilizado y la forma en que estaba atravesada por estuarios del mar y ríos navegables, prácticamente reducidas a la condición de islas, en lo que se refiere al apoyo mutuo, grandes sectores del país insurgente, que no eran lo suficientemente grandes como para mantenerse solos, pero sí demasiado grandes para que su caída no hubiera sido un golpe fatal para la causa común. El caso más conocido es el de la línea del Hudson, donde la Bahía de Nueva York estuvo desde el principio en manos de los británicos, que también tomaron la ciudad en septiembre de 1776, dos meses después de la Declaración de Independencia. Las dificultades para subir y bajar por una corriente de este tipo eran sin duda mucho mayores para los veleros que ahora para los barcos de vapor; sin embargo, parece imposible dudar de que hombres activos y capaces que ejercieran el gran poder marítimo de Inglaterra hubieran podido controlar ese río y el lago Champlain con barcos de guerra a intervalos y galeras que los acompañaban como para haber apoyado a un ejército suficiente que se movía entre las cabeceras. aguas del Hudson y del lago, impidiendo al mismo tiempo cualquier comunicación por agua entre Nueva Inglaterra y los Estados al oeste del río. Esta operación se habría parecido mucho a aquella mediante la cual, durante la Guerra Civil, las flotas y ejércitos de los Estados Unidos cortaron gradualmente en dos la Confederación del Sur al dominar el curso del Mississippi, y los resultados políticos habrían sido incluso más importantes que los militares; porque en esa primera etapa de la guerra el espíritu de independencia era mucho más general y amargo en la sección que habría sido aislada, en Nueva Inglaterra, que en Nueva York y Nueva Jersey, tal vez que en cualquier otro lugar excepto Carolina del Sur. [119]

En 1777, los británicos intentaron lograr este objetivo enviando al general Burgoyne desde Canadá para abrirse paso por [343] el lago Champlain hasta el Hudson. Al mismo tiempo, Sir Henry Clinton se trasladó al norte desde Nueva York con tres mil hombres y llegó a West Point, desde donde envió por barco una parte de su fuerza río arriba hasta un radio de cuarenta millas de Albany. Aquí el oficial al mando se enteró de la rendición de Burgoyne en Saratoga y regresó; pero lo que hizo al frente de un destacamento de un cuerpo principal de sólo tres mil personas muestra lo que se podría haber hecho con un sistema mejor. Mientras esto ocurría en el Hudson, el comandante en jefe inglés de las tropas que actuaban en América había hecho uso, curiosamente, del poder marítimo de su nación para transportar el grueso de su ejército (catorce mil hombres) desde Nueva York hasta el cabeza de la Bahía de Chesapeake, para tomar Filadelfia por la retaguardia. Este excéntrico movimiento tuvo éxito en lo que respecta a su objetivo, Filadelfia; pero estuvo determinada por consideraciones políticas, porque Filadelfia era la sede del Congreso y era contraria a una sana política militar. Por tanto, la conquista se perdió pronto; pero la victoria fue aún más costosa, porque con esta desviación de las fuerzas británicas los diferentes cuerpos quedaron sin apoyo mutuo y se abandonó el control de la línea de flotación del Hudson. Mientras Burgoyne, con siete mil tropas regulares, además de auxiliares, avanzaba para apoderarse de la cabecera del río, catorce mil hombres fueron trasladados desde su desembocadura hasta Chesapeake. En consecuencia, los ocho mil que quedaron en Nueva York o sus alrededores quedaron atados a la ciudad por la presencia del ejército estadounidense en Nueva Jersey. Esta desastrosa medida se tomó en agosto; en octubre Burgoyne, aislado y cercado, se rindió. En mayo siguiente, los ingleses evacuaron Filadelfia y, después de una dolorosa y peligrosa marcha a través de Nueva Jersey, con el ejército de Washington [344] persiguiéndolos de cerca, recuperaron Nueva York.

Esta toma de la flota británica hasta la cabecera de Chesapeake, unida a la ascensión del Potomac en 1814 por fragatas de vela inglesas, muestra otra línea débil en la cadena de las colonias americanas; pero no era, como la del Hudson y Champlain, una línea cuyos extremos estuvieran en poder del enemigo, en Canadá por un lado, en el mar por el otro.

En cuanto a la guerra marítima en general, es innecesario extenderse en el hecho de que los colonos no pudieron hacer frente a las flotas de Gran Bretaña y, en consecuencia, se vieron obligados a abandonarles el mar, recurriendo sólo a una guerra de crucero, principalmente mediante corsarios, para los cuales su habilidad marinera y empresarial los capacitaban bien, y con los cuales causaron mucho daño al comercio inglés. A finales de 1778, el historiador naval inglés estima que los corsarios americanos se habían apoderado de casi mil buques mercantes, valorados en casi 2.000.000 de libras esterlinas; Sin embargo, afirma que las pérdidas de los estadounidenses fueron mayores. Deberían haberlo sido; porque los cruceros ingleses estaban mejor apoyados e individualmente más poderosos, mientras que la extensión del comercio americano había llegado a ser la maravilla de los estadistas de la madre patria. Cuando estalló la guerra, era tan grande como la de Inglaterr

ella misma a principios de siglo.

Una indicación interesante del número de la población marítima de América del Norte en ese momento la da la declaración en el Parlamento del Primer Lord del Almirantazgo, "que la marina había perdido dieciocho mil de los marineros empleados en la última guerra por no tener América",[120]—una pérdida nada despreciable para una potencia marítima, especialmente si se traslada a las filas del enemigo.

El curso de la guerra en el mar dio lugar, como siempre, a quejas de los neutrales contra los ingleses por las incautaciones de sus barcos en el comercio americano. Sin embargo, tal provocación no fue necesaria para excitar la enemistad y las [345] esperanzas de Francia en el estado acosado del gobierno británico. La hora del ajuste de cuentas, de la venganza, a la que había apuntado la política de Choiseul, parecía ahora cercana. Desde el principio se planteó en París la cuestión de qué actitud debía adoptarse y qué ventaja se obtendría de la revuelta de las colonias. Se decidió que este último debería recibir todo el apoyo posible, salvo una ruptura real con Inglaterra; y con este fin, un francés llamado Beaumarchais recibió dinero para establecer una casa comercial que abasteciera a los colonos con provisiones bélicas. Francia donó un millón de francos, al que España añadió una suma igual, y a Beaumarchais se le permitió comprar de los arsenales del gobierno. Mientras tanto, se recibieron agentes de los Estados Unidos y oficiales franceses pasaron a su servicio con pocos obstáculos reales por parte de su gobierno. La casa de Beaumarchais se inició en 1776; en diciembre de ese año Benjamín Franklin desembarcó en Francia y en mayo de 1777, Lafayette llegó a Estados Unidos.
Mientras tanto, proseguían los preparativos para la guerra, especialmente para la guerra marítima; la marina aumentó constantemente y se tomaron medidas para amenazar con una invasión desde el Canal, mientras que el verdadero escenario de la guerra serían las colonias. Allí Francia se encontraba en la posición de un hombre que tiene poco que perder. Ya despojada de Canadá, tenía todos los motivos para creer que una reanudación de la guerra, con Europa neutral y los estadounidenses amigos en lugar de enemigos, no le robaría sus islas. Reconociendo que los americanos, que menos de veinte años antes habían insistido en la conquista de Canadá, no consentirían en que ella lo recuperara, estipuló expresamente que no tendría tales esperanzas, pero exigió que en la próxima guerra retuviera cualquier poder inglés. Posesiones de las Indias Occidentales que podría apoderarse. España estaba en una situación diferente. Odiando a Inglaterra y deseando recuperar Gibraltar, Menorca y Jamaica, no meras joyas de su corona, sino piedras fundamentales de su poder marítimo, vio sin embargo que la exitosa rebelión de los colonos ingleses contra el hasta entonces incomparable poder marítimo de los su madre patria sería un ejemplo peligroso para su enorme sistema colonial, del que anualmente recibía tan grandes subsidios. [346]
Si Inglaterra y su armada fracasaran, ¿qué podría lograr España? En el capítulo introductorio se señaló que los ingresos del gobierno español procedían, no como un ligero impuesto a una rica potencia marítima, construida sobre la industria y el comercio del reino, sino de una estrecha corriente de oro y plata que goteaba a través de unos pocos barcos con tesoros cargados con el botín de las colonias administradas según el sistema más estricto.
España tenía mucho que perder y mucho que ganar. Era cierto todavía, como en 1760, que Inglaterra era la potencia con la que Inglaterra podía hacer la guerra con mayor ventaja. Sin embargo, las heridas existentes y la simpatía dinástica triunfaron. España adoptó el curso secretamente hostil seguido por Francia.

En este explosivo estado de cosas, la noticia de la rendición de Burgoyne actuó como una chispa. La experiencia de guerras anteriores había enseñado a Francia el valor de los americanos como enemigos, y esperaba encontrar en ellos valiosos ayudantes en sus planes de venganza; ahora parecía que incluso solos podrían valerse por sí mismos y rechazar cualquier alianza. La noticia llegó a Europa el 2 de diciembre de 1777; el día 16, el ministro de Asuntos Exteriores francés informó a los comisionados del Congreso que el rey estaba dispuesto a reconocer la independencia de los Estados Unidos y a concertar con ellos un tratado comercial y una alianza defensiva contingente.
La rapidez con la que se hizo el negocio demuestra que Francia había tomado una decisión; y el tratado, tan trascendental por sus necesarias consecuencias, fue firmado el 6 de febrero de 1778.

No es necesario dar los términos detallados del tratado; pero es importante observar, en primer lugar, que la renuncia expresa de Canadá y Nueva Escocia por parte de Francia presagiaba esa teoría política que ahora se conoce como la doctrina Monroe, cuyas pretensiones difícilmente pueden cumplirse sin una fuerza marítima adecuada; y luego, que la alianza con Francia, y posteriormente con España, proporcionó a los americanos lo que más necesitaban: una potencia marítima que contrarrestara la de Inglaterra. ¿Será demasiado para el orgullo estadounidense admitir que, si Francia se hubiera negado a disputar el control del mar a Inglaterra, esta [347] última habría podido reducir la costa atlántica? No derribemos la escalera por la que subimos, ni rechacemos reconocer lo que sintieron nuestros padres en su hora de prueba.

Antes de continuar con la historia de esta guerra marítima, la situación militar tal como existía en las diferentes partes del el mundo debe ser declarado.

Los tres rasgos que lo diferencian notablemente del que había al comienzo de la Guerra de los Siete Años, en 1756, son: (1) la relación hostil de Estados Unidos hacia Inglaterra; (2) la temprana aparición de España como aliado de Francia; y

(3) la neutralidad de los demás Estados continentales, que dejaron a Francia sin preocupaciones en el lado terrestre.

En el continente norteamericano, los americanos habían controlado Boston durante dos años. La bahía de Narragansett y Rhode Island fueron ocupadas por los ingleses, que también controlaban Nueva York y Filadelfia. La bahía de Chesapeake y su entrada, al no tener puestos fuertes, estaban en poder de cualquier flota que apareciera contra ellos. En el Sur, desde el infructuoso ataque a Charlestown en 1776, los ingleses no habían realizado ningún movimiento de importancia; Hasta la declaración de guerra por parte de Francia, los principales acontecimientos de la guerra habían ocurrido al norte de Chesapeake (de Baltimore). En Canadá, por otra parte, los americanos habían fracasado y ese país siguió siendo hasta el final una base firme para el poder inglés.

En Europa, el elemento más significativo a destacar es el estado de preparación de la marina francesa, y en cierta medida de la española, en comparación con guerras anteriores. Inglaterra se mantuvo totalmente a la defensiva y sin aliados; mientras que los reyes Borbones aspiraban a la conquista de Gibraltar y Puerto Mahón, y a la invasión de Inglaterra.
Los dos primeros, sin embargo, eran los objetos queridos de España, los últimos de Francia; y esta divergencia de objetivos fue fatal para el éxito de esta coalición marítima. En el capítulo introductorio se hizo alusión a la cuestión estratégica que plantean estas dos políticas.

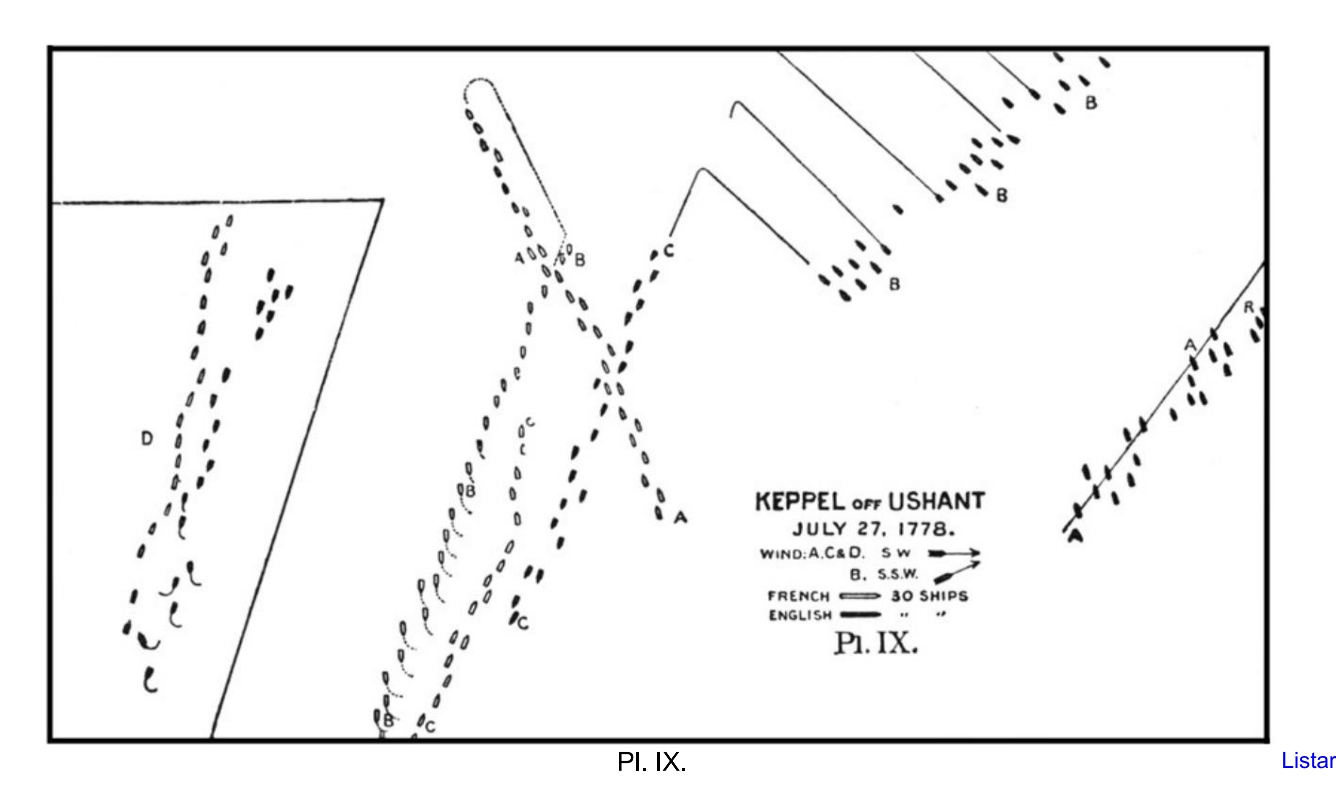
En las Indias Occidentales, el dominio de la tierra por parte de los dos combatientes era, de hecho, casi igual, aunque no [348]
debería haber sido así. Tanto Francia como Inglaterra estaban fuertemente apostadas en las Islas de Barlovento, una en Martinica y la otra en Barbados. Hay que señalar que la posición de este último, a barlovento de todos los demás del grupo, era una ventaja estratégica decidida en la época de navegación. Dio la casualidad de que los combates se limitaron prácticamente al vecindario de las Antillas Menores. Aquí, al comienzo de la lucha, la isla inglesa de Dominica se encontraba entre la Martinica francesa y Guadalupe; por lo tanto, fue codiciado y aprovechado. Al sur de Martinica se encontraba Sta. Lucía, una colonia francesa. Su puerto fuerte en el lado de sotavento, conocido como Bahía Gros Ilot, era un lugar capital desde donde observar los procedimientos de la marina francesa en Fort Royal, Martinica. Los ingleses capturaron la isla, y desde ese fondeadero seguro Rodney observó y persiguió a la flota francesa antes de su famosa acción en 1782. Las islas al sur tenían consecuencias militares inferiores. En las islas mayores, España debería haber tenido más peso que Inglaterra, manteniendo como lo hizo a Cuba, Puerto Rico y, con Francia, Haití, frente a Jamaica únicamente. España, sin embargo, aquí no contaba más que como un peso muerto; e Inglaterra tenía demasiado en sus manos en otros lugares para atacarla. El único punto de América donde las armas españolas se hicieron sentir fue en la gran región al este del Mississippi, entonces conocida como Florida, que, aunque en aquella época era posesión inglesa, no se unió a la revuelta de las colonias.

En las Indias Orientales se recordará que Francia había recuperado sus puestos gracias a la paz de 1763; pero el predominio político de los ingleses en Bengala no fue contrarrestado por un control similar de los franceses en ninguna parte de la península. Durante los años siguientes, los ingleses ampliaron y fortalecieron su poder, favorecidos al hacerlo por el carácter de sus principales representantes, Clive y Warren Hastings. Sin embargo, se habían levantado contra ellos poderosos enemigos nativos en el sur de la península, tanto en el este como en el oeste, lo que brindó a Francia una excelente [349]
oportunidad para recuperar su influencia cuando estalló la guerra; pero su gobierno y su pueblo permanecieron ciegos ante las posibilidades de esa vasta región. No así Inglaterra. El mismo día que llegó a Calcuta la noticia del estallido de la guerra, el 7 de julio de 1778, Hastings envió órdenes al gobernador de Madrás para atacar Pondicherry y dio ejemplo al apoderarse de Chandernagore. La fuerza naval de cada nación era insignificante; pero el comodoro francés, después de una breve acción, abandonó Pondicherry, que se rindió después de un asedio por tierra y mar de setenta días. En marzo de 1779, Mahé, el último asentamiento francés, cayó y la bandera francesa volvió a desaparecer; mientras que al mismo tiempo llegó un fuerte escuadrón inglés de seis barcos de línea al mando del almirante Hughes.
La ausencia de una fuerza francesa similar dio todo el control del mar a los ingleses hasta la llegada de Suffren, casi tres años después. Mientras tanto, Holanda se había visto arrastrada a la guerra, y sus estaciones, Negapatam en la costa de Coromandel, y el muy importante puerto de Trincomalee en Ceilán, fueron capturadas, esta última en enero de 1782, por las fuerzas conjuntas del ejército. y marina. La exitosa realización de estas dos empresas completó la situación militar en el Indostán en el momento en que la llegada de Suffren, apenas un mes después, convirtió la guerra nominal en una contienda desesperada y sangrienta. Suffren se encontró con un escuadrón decididamente más fuerte, pero sin un puerto, ni francés ni aliado, en el que basar sus operaciones contra los ingleses.

De estos cuatro principales escenarios de la guerra, dos, América del Norte y las Indias Occidentales, como podría esperarse por su cercanía, se mezclan y se afectan directamente entre sí. Este no es tan evidente el caso de las luchas en Europa y la India. Por lo tanto, la narración se divide naturalmente en tres divisiones principales, que hasta cierto punto pueden tratarse por separado. Después de una consideración separada, se señalará su influencia mutua, junto con cualquier lección útil que pueda extraerse de la bondad o maldad, el éxito o el fracaso de las grandes combinaciones y del papel desempeñado por el poder marítimo.

El 13 de marzo de 1778, el embajador francés en Londres notificó al gobierno inglés que Francia había reconocido la independencia de los Estados Unidos y había firmado con ellos un tratado de comercio y alianza defensiva. Inglaterra llamó inmediatamente a su embajador; pero aunque la guerra era inminente e Inglaterra estaba en desventaja, el rey español ofreció mediación y Francia retrasó injustamente el ataque. En junio, el almirante Keppel zarpó de Portsmouth, con veinte barcos, en un crucero. Al unirse con dos fragatas francesas, sus cañones, para apuntarlos, abrió la guerra. Al descubrir por sus documentos que treinta y dos barcos franceses estaban en Brest, regresó inmediatamente en busca de refuerzos. Navegando de nuevo con treinta barcos, se encontró con la flota francesa al mando de D'Orvilliers al oeste de Ouessant, y a barlovento, con viento del oeste. El 27 de julio se libró la primera acción naval de la guerra, generalmente conocida como la batalla de Ushant.

Esta batalla, en la que lucharon treinta barcos de línea en ambos bandos, fue totalmente indecisa en sus resultados. Ningún barco fue capturado ni hundido; ambas flotas, tras separarse, regresaron a sus respectivos puertos. Sin embargo, la acción obtuvo gran celebridad en Inglaterra debido a la indignación pública por su falta de resultado y a la tormenta de controversia naval y política que siguió. El almirante y el oficial tercero al mando pertenecían a partidos políticos diferentes; Presentaron cargos, uno contra el otro, y en el siguiente consejo de guerra toda Inglaterra se dividió, principalmente por líneas partidistas. El sentimiento público y naval en general favoreció al comandante en jefe, Keppel.



Pl. IX.

Listar

Tácticamente, la batalla presenta algunas características interesantes e involucra un tema que aún persiste hoy en día. Keppel estaba a sotavento y deseaba forzar una acción; Para ello ordenó una persecución general a barlovento, para que sus barcos más rápidos pudieran alcanzar a los más lentos del enemigo. Al otorgar la misma velocidad de flota original, esto era bastante correcto. D'Orvilliers, a barlovento, no tenía intención de luchar excepto en sus propios términos. Como suele ser el caso, la flota que actuaba en la ofensiva obtuvo su deseo. Al amanecer del día 27, ambas flotas estaban amuradas a babor, en dirección oeste-noroeste, con una brisa constante al suroeste (Lámina IX., A, A, A). La retaguardia [351] inglesa (R) había caído a sotavento,[122] y en consecuencia Keppel hizo señales a seis de sus barcos para que persiguieran a barlovento, a fin de colocarlos en una mejor posición para sostener el cuerpo principal si podía entrar en acción. D'Orvilliers observó este movimiento y lo interpretó como una muestra de la intención de atacar su retaguardia con una fuerza superior. Como las dos flotas estaban entonces separadas entre seis y ocho millas, llevó su flota sucesivamente (francés A a B), por lo que perdió terreno a sotavento, pero se acercó al enemigo y pudo verlo mejor (Posiciones B, B). , B). Al finalizar esta evolución, el viento soplaba hacia el sur, favoreciendo a los ingleses; así que Keppel, en lugar de dar vueltas, permaneció media hora más (inglés B a C) y luego viró juntos tras los franceses.
Esto confirmó las sospechas de D'Orvilliers, y como el viento, que ciertamente favoreció a los ingleses esa mañana, ahora volvió a girar hacia el oeste, permitiéndoles prepararse para la retaguardia francesa, reunió su flota (B a C). llevando así al resto para ayudar a la retaguardia, ahora convertida en furgoneta, y evitando que Keppel se concentre en ella o la penetre. Las dos flotas pasaron así en rumbos opuestos (C),[123] intercambiando andanadas ineficaces, la

Los franceses corren libres hacia barlovento y tienen poder para atacar, pero no lo utilizan. D'Orvilliers luego hizo la señal a su vanguardia, anteriormente la retaguardia, para que se pusiera a sotavento de la retaguardia inglesa, que estaba a [352] sotavento de su propio cuerpo principal, con la intención de permanecer a barlovento y así atacarla por ambos lados; pero el comandante de aquella división, un príncipe de sangre real, no obedeció y se perdió la posible ventaja. Del lado inglés se intentó la misma maniobra. El almirante de la vanguardia y algunos de sus barcos viraron, tan pronto como estuvieron fuera del fuego (D), [124] y se situaron detrás de la retaguardia francesa; pero en su mayor parte los daños en los aparejos impedían virar, y el desgaste era imposible a causa de los barcos que venían detrás. Los franceses se situaron ahora a sotavento y volvieron a formar línea, pero los ingleses no estaban en condiciones de atacar. Este fue el final de la batalla.

Se ha dicho que hay algunos puntos interesantes sobre este compromiso infructuoso. Una es que la conducta de Keppel fue aprobada en todo momento, bajo juramento ante el consejo de guerra, por uno de los almirantes más distinguidos que Inglaterra ha producido, Sir John Jervis, que comandaba un barco de la flota. De hecho, no parece qué podría haber hecho más; pero su falta de comprensión táctica queda demostrada por un curioso comentario en su defensa. "Si el almirante francés realmente hubiera querido entrar en acción", dice, "me doy cuenta de que nunca habría puesto su flota en dirección contraria a la que seguía la flota británica". Esta observación sólo puede proceder de la ignorancia o la irreflexión sobre el peligro al que habría estado expuesta la retaguardia de la flota francesa, y es tanto más curiosa cuanto que él mismo había dicho que los ingleses se estaban preparando para ello. La idea de Keppel parece haber sido que los franceses deberían haber esperado a que él se acercara y luego atacar, barco por barco, en lo que para él era el buen estilo antiguo; D'Orvilliers estaba demasiado entrenado para ser capaz de semejante acción.

El hecho de que el duque de Chartres[125], al mando de la vanguardia francesa durante el tiroteo, no obedeciera las órdenes, ya sea por malentendidos o por mala conducta, plantea la cuestión, que aún se debate, de cuál es la posición[353] adecuada para una unidad naval. comandante en jefe en acción. Si D'Orvilliers hubiera estado en la furgoneta, habría podido asegurar la evolución que deseaba. Desde el centro, el almirante tiene las extremidades de su flota igualmente visibles o invisibles, según sea el caso. A la cabeza hace cumplir sus órdenes con el ejemplo. Hacia el final de esta guerra, los franceses resolvieron la cuestión sacándolo completamente de la línea y poniéndolo a bordo de una fragata, por las razones declaradas de que así podía ver mejor los movimientos de su flota y del enemigo sin quedar cegado por fumar o distraerse por los acontecimientos a bordo de su propio barco, y que sus señales pudieran ser mejor vistas.[126] Esta posición, que se asemeja un poco a la de un general en tierra, al estar alejada del riesgo personal, también fue asumida por Lord Howe en 1778; pero tanto ese oficial como los franceses abandonaron la práctica más tarde. Nelson en Trafalgar, al final de su carrera, encabezó su columna; pero cabe dudar de que tuviera algún otro motivo que su ardor por la batalla. Los otros dos grandes ataques que mandó en jefe fueron contra barcos fondeados, y en ninguno tomó la cabeza de la columna; por la buena razón de que, como su conocimiento del terreno era imperfecto, el barco que iba en cabeza corría el mayor peligro de encallar. La práctica común en la época de los veleros de banda ancha, excepto cuando se ordenaba una persecución general, era que el almirante estuviera en la línea y en el centro de ella. El abandono de esta costumbre por parte de Nelson y Collingwood, cada uno de los cuales encabezó sus propias columnas en Trafalgar, puede haber tenido alguna razón, y un hombre corriente más bien evita criticar la acción de oficiales de su eminencia. Es evidente el peligro al que estaban expuestos los dos oficiales superiores de la flota, de quienes tanto dependía; y si hubieran sufrido algún daño grave sus personas o el jefe de sus columnas, la falta de su influencia se habría sentido seriamente. Así las cosas, fueron rápidamente aniquilados, como almirantes, en el humo de la batalla, sin dejar a quienes los siguieron ninguna guía o control excepto la brillantez de su[354] coraje y ejemplo. Un almirante francés ha señalado que el efecto práctico del modo de ataque en Trafalgar, dos columnas avanzando sobre una línea perpendicular a ellas, fue sacrificar la cabeza de las columnas al abrir dos brechas en la línea enemiga. Hasta ahora, muy bien; el sacrificio valió la pena; y por estas brechas llegaron las naves de retaguardia de cada columna, casi frescas, formando de hecho una reserva que cayó sobre las naves destrozadas del enemigo a ambos lados de las brechas. Ahora bien, esta idea de una reserva nos hace pensar en el comandante en jefe. El tamaño de su barco era tal que impedía que estuviera fuera de servicio; pero no hubiera sido bueno que el almirante de cada columna estuviera con esta reserva, teniendo en sus manos el poder de dirigirla según las posibilidades de la acción, haciéndola una realidad además de un nombre por algún tiempo más, y ¿A un propósito muy útil? La dificultad de disponer cualquier sistema de señales o barcos de despacho ligeros que puedan sustituir a los ayudantes o mensajeros de un general, unido al hecho de que los barcos no pueden quedarse quietos, como lo hacen las divisiones de hombres, esperando órdenes, sino que deben tener vía de tercera, excluye la idea de enviar a un almirante de una flota a navegar en un buque ligero. Al hacerlo, se convierte simplemente en un espectador; mientras que al estar en el barco más poderoso de la flota retiene el mayor peso posible una vez emprendida la acción, y, si este barco está en reserva, el almirante conserva hasta el último momento posible el poder de comandante en jefe en sus propias manos. "Medio pan es mejor que nada de pan"; Si el almirante no puede, debido a las condiciones de la guerra marítima, ocupar la posición tranquilamente vigilante de su hermano en tierra, que se le asegure todo lo que sea posible. La práctica de Farragut después de Nueva Orleans y Vicksburg, es decir, en la última parte de su carrera, cuando puede

Creer que la experiencia había determinado sus puntos de vista, era liderar personalmente. Se sabe que, muy a su pesar, a petición de varios oficiales, cedió sus convicciones en este asunto en Mobile hasta el punto de ocupar el [355] segundo lugar, y luego expresó libremente su arrepentimiento por haberlo hecho. Se puede, sin embargo, argumentar que el carácter de todas las acciones en las que Farragut comandó tenía una peculiaridad que las diferenciaba de las batallas en el sentido estricto de la palabra. En Nueva Orleans, Vicksburg, Port Hudson y Mobile, la tarea no era enfrentarse, sino pasar fortificaciones que la flota confesaba no podía resistir; y el paso debía realizarse en condiciones principalmente de practicaje en terreno que, a diferencia de Nelson, tenía buen conocimiento.
Se impuso así al comandante en jefe el deber de liderazgo en el sentido literal, así como militar, del término. Así, al frente, no sólo señaló a la flota el camino seguro, sino que, al adelantarse continuamente al humo, pudo ver y juzgar mejor el camino a seguir, y asumir la responsabilidad de un rumbo que él pudo haber prescrito y previsto. en todo momento, pero que un subordinado podría evitar. Quizás no se haya observado comúnmente que en Mobile los líderes, no sólo de una sino de ambas columnas, en el punto crítico del camino vacilaron y dudaron sobre el propósito del almirante; no porque no lo hubieran recibido claramente, sino porque las circunstancias les parecían diferentes de lo que él había supuesto. No sólo Alden en el "Brooklyn", sino también Craven en el "Tecumseh", se apartaron de las órdenes del almirante y abandonaron el rumbo que les dictaba, con resultados desastrosos. No hay necesidad de condenar a ninguno de los capitanes; pero la inferencia irresistible es que Farragut tenía toda la razón en su opinión de que el hombre que tiene la mayor responsabilidad debería, dadas las condiciones de sus batallas, estar en el frente. Y aquí debe señalarse que en momentos tan críticos de duda cualquier persona que no sea de orden mental superior tiende a desviar la responsabilidad de la decisión sobre el superior, aunque desde el momento del caso la vacilación o la demora pueden ser fatales. Un hombre que, como jefe comisionado, actuaría inteligentemente, como simple subordinado se resistirá. La acción de Nelson en St. Vincent rara vez será emulada, verdad que queda claramente demostrada por el hecho de que Collingwood estaba inmediatamente detrás de él ese día y no imitó su [356] acción hasta que el comandante en jefe se lo indicó; sin embargo, después de recibir la autoridad de la señal, se distinguió particularmente por su juicio y audacia.[127] Se recordará también, en relación con esta cuestión de las batallas terrestres entre pilotos, que una posición central casi perdió el buque insignia en Nueva Orleans, debido a la oscuridad y al humo de los barcos precedentes; La flota de Estados Unidos estuvo a punto de quedarse sin su líder después del paso de los fuertes. Ahora bien, así como la mención de una reserva suscitó una serie de consideraciones, el nombre de practicaje sugiere ciertas ideas, más amplias que él mismo, que modifican lo que se ha dicho sobre mantener al almirante en la reserva. La facilidad y rapidez con que una flota de vapor puede cambiar su formación hacen muy probable que una flota que se dispone a atacar se encuentre, casi en el mismo momento de la colisión, amenazada por alguna combinación inesperada; Entonces, ¿cuál sería el puesto más feliz para un almirante? Sin duda, en esa parte de su propia orden donde más fácilmente podría pilotear sus barcos hacia la nueva disposición o [357] dirección mediante la cual enfrentaría las nuevas condiciones; es decir, en la posición de liderar. Parecería que siempre hay dos momentos de mayor importancia en una lucha naval; uno que determina el método del ataque principal, el otro el de preparar y dirigir el esfuerzo de la reserva. Si lo primero es más importante, lo segundo quizá requiera un orden superior de capacidad; porque los primeros pueden y deben proceder según un plan previamente determinado, mientras que los segundos pueden, y a menudo deben, adaptarse para satisfacer exigencias imprevistas. Las condiciones de las batallas navales del futuro contienen un elemento que las batallas terrestres no pueden tener: la extrema rapidez con la que pueden tener lugar los enfrentamientos y los cambios de orden. Independientemente de cómo las tropas puedan ser trasladadas a vapor al campo de batalla, allí lucharán a pie o a caballo, y con un desarrollo gradual de su plan, lo que permitirá al comandante en jefe tiempo para dar a conocer sus deseos (como regla, por supuesto), en caso de un cambio en el ataque del enemigo. Por otra parte, una flota, comparativamente pequeña en número y con las unidades que la componen claramente definidas, puede estar meditando un cambio importante del que no podrá dar señales hasta que comience, y que sólo ocupará unos minutos. En la medida en que estas observaciones sean sólidas, muestran la necesidad de un segundo al mando completamente versado no sólo en los planes, sino también en los principales principios de acción de su jefe, una necesidad bastante clara por el hecho de que los dos extremos del El orden de batalla puede ser necesariamente remoto y es necesario el espíritu del líder en ambos extremos. Como no puede estar presente, lo mejor es tener un segundo eficiente en un extremo. En cuanto a la posición de Nelson en Trafalgar, mencionada al comienzo de esta discusión, cabe señalar que el "Victory" no hizo nada que otro barco no hubiera podido hacer tan bien, y que la ligereza del viento impedía esperar cualquier repentino cambio en el orden del enemigo. El enorme riesgo que corría la persona del almirante, en cuyo barco se concentraba [358] el fuego de la línea enemiga, y que llevó a varios capitanes a implorar un cambio, fue denunciado mucho antes por el propi

> "Creo que si Dios hubiera querido no haber sido herido, no se habría escapado ningún barco para contarlo; pero no creáis que ningún individuo de la flota tenga la culpa... Sólo quiero decir que si mi experiencia hubiera podido guiar personalmente a esas personas, todo parecía indicar que Dios Todopoderoso habría continuado bendiciendo mis esfuerzos", etc. [128]

Sin embargo, a pesar de tal expresión de opinión basada en la experiencia, adoptó la posición más expuesta en Trafalgar, y tras la pérdida del líder siguió una curiosa ejemplificación de sus efectos. Collingwood inmediatamente, con razón o sin ella, evitable o inevitablemente, revirtió los planes de Nelson, instado con su último aliento.
"¡Ancla! ¡Hardy, ancla!" dijo el jefe moribundo. "¡Ancla!" dijo Collingwood. "Es lo último en lo que debería haber pensado".

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[113] Troude, Batailles Navales.

[114] Mahón: Historia de Inglaterra.

[115] Lapeyrouse-Bonfils, vol. III. pag. 5.

[116] Troude, vol. ii. págs. 3-5. Para otras citas de autores franceses en el mismo sentido, véase ante, páginas 77, 80, 81.

[117] Mahón: Historia de Inglaterra; Revista para caballeros, 1777, pág. 553. [118]

La defensa de Keppel.

[119] "Una visión sincera de nuestros asuntos, que voy a exponer, le permitirá juzgar las dificultades bajo las cuales trabajamos. Casi todos nuestros suministros de harina y una parte nada despreciable de nuestra carne provienen de los Estados al oeste del río Hudson. "Esto hace que una comunicación segura a través de ese río sea indispensable, tanto para el apoyo de su escuadrón como del ejército. El enemigo, siendo dueño de esa navegación, interrumpiría este intercambio esencial entre los Estados. Han sido conscientes de estas ventajas. ... Si con cualquier demostración en otra parte pudieran atraer nuestra atención y fuerzas de este importante punto, y anticipando nuestro regreso se apoderaran de él, las consecuencias serían fatales. Por lo tanto, nuestras disposiciones deben tener la misma consideración para cooperar con usted. [en Boston] en un plan defensivo y asegurando el Río Norte, lo que la lejanía de los dos objetos entre sí hace particularmente difícil."— Washington a D'Estaing, 11 de septiembre de 1778.

Registro anual, 1778, pág. 201. [120]

[121] En esta placa se ha abandonado el plan seguido en todos los demás casos, de mostrar sólo las fases características de una batalla, sucesivas, pero desconectadas, y se intenta indicar continuamente la serie de maniobras y las vías por las que las flotas en último contacto (de A a C). Como la batalla consistió simplemente en el paso de dos flotas, moviéndose en direcciones paralelas opuestas, encuentro siempre indeciso e inútil, las maniobras anteriores constituyen el interés principal de un asunto cuya importancia histórica se debe a razones no tácticas.

razones.

[122] La línea trazada a través del centro de la flota inglesa en A muestra la línea de ceñida (sur-sureste) en la que, por estricto requisito táctico, los barcos ingleses deberían haberse alejado unos de otros.

[123] Los barcos líderes de las dos flotas divergieron entre sí (C), lo que los franceses atribuyen a que la furgoneta inglesa se mantuvo alejada; los ingleses dicen que la furgoneta francesa orzó. Esta última cuenta se sigue en los diagramas.

[124] La posición D, separada del resto del plano, muestra el final del paso por, que comenzaba en C. No podría mostrarse en conexión con las otras vías sin producir confusión.

Después Duque de Orleans; el Philippe Égalité de la Revolución Francesa y padre de Luis [125]
Felipe.

[126] La captura del comandante en jefe francés a bordo de su buque insignia, en la batalla del 12 de abril de 1782, fue también motivo de este nuevo orden.

[127] El siguiente incidente, ocurrido durante la persecución de De Grasse por parte de Rodney, en abril de 1782, muestra hasta dónde se puede llevar la subordinación. Hood era uno de los mejores oficiales británicos; El autor tampoco se compromete a criticar su acción. Estaba a algunas millas de Rodney en ese momento. "Los separados

El barco francés en el NO, habiendo disfrutado de la brisa al mismo tiempo que nuestra división de vanguardia, defendió audazmente y se esforzó por capear a los barcos británicos avanzados; siendo esa la única manera de recuperar su propia flota, luego a barlovento. Llegó hasta tal punto su audacia que obligó al Alfred, el barco de cabeza de la división de Sir Samuel Hood, a resistir para permitirle pasar. Todos los ojos estaban fijos en el audaz francés, excepto aquellos que esperaban ansiosamente al comandante en jefe para dar la señal de combate, pero que, probablemente por no suponer que pudiera tratarse de un enemigo, no arrojaron el ardiente fuego. Se esperaba la señal y por lo tanto no se disparó ningún arma.

Esto se menciona para mostrar el estado de disciplina a bordo de los barcos que componen la división de Sir Samuel Hood, y que él, aunque segundo al mando, no dispararía un solo tiro hasta que su comandante en jefe se lo ordenara. "Es más que probable que la razón de Sir S. Hood para haber esperado la señal de su comandante en jefe para disparar antes de disparar, surgiera de la suposición de que si hubiera tenido ocasión de iniciar prematuramente una acción bajo En las circunstancias anteriores, habría sido responsable de los resultados.'" (White's Naval Researches, p. 97.)

Es posible que Hood haya sido influenciado por la actitud de Rodney hacia los inferiores cuya iniciativa le desagradaba. Las relaciones entre ambos parecen haber sido tensas.

[128] Sir NH Nicholas: Despachos y cartas de Lord Nelson.

---

[359]

CAPÍTULO X.

ToC

Guerra marítima en América del Norte y las Indias Occidentales, 1778-1781. Su influencia en el curso de la Revolución Americana. Acciones de las flotas frente a Granada, Dominica y la Bahía de Chesapeake.

El 15 de abril de 1778, el almirante conde de Estaing zarpó de Toulon hacia el continente americano, teniendo bajo su mando doce navíos de línea y cinco fragatas. Con él iba como pasajero un ministro acreditado ante el Congreso, a quien se le ordenó rechazar todas las solicitudes de subsidios y evitar compromisos explícitos relacionados con la conquista de Canadá y otras posesiones británicas. "El Gabinete de Versalles", dice un historiador francés, "no lamentó que los Estados Unidos tuvieran cerca de ellos un motivo de ansiedad que les hiciera sentir el valor de la alianza francesa".[129] Aunque reconoció la generosa simpatía de muchos franceses por su lucha, los estadounidenses no necesitan cegarse ante el egoísmo del gobierno francés. Tampoco deberían encontrar fallas; porque su deber era considerar primero los intereses franceses.

El progreso de D'Estaing fue muy lento. Se dice que perdía mucho tiempo en ejercicios, e incluso inútilmente. Sea como fuere, no llegó a su destino, los cabos del Delaware, hasta el 8 de julio, haciendo un viaje de doce semanas, cuatro de las cuales las dedicó a llegar al Atlántico. El gobierno inglés tenía noticias de su intención de zarpar; y de hecho, tan pronto como llamaron a su embajador en París, se enviaron órdenes a América para evacuar Filadelfia y concentrarse en Nueva York. Afortunadamente para ellos, los movimientos de Lord Howe estuvieron marcados por un vigor y un sistema [360] distintos a los de D'Estaing. Primero reunió su flota y sus transportes en la bahía de Delaware, y luego apresuró el embarque de provisiones y suministros, abandonó Filadelfia tan pronto como el ejército marchó desde allí hacia Nueva York. Tardaron diez días en llegar a la desembocadura de la bahía;[130] pero zarpó de allí el 28 de junio, diez días antes de que llegara D'Estaing, aunque más de diez semanas después de haber zarpado. Una vez fuera, un viento favorable llevó a toda la flota a Sandy Hook en dos días. La guerra es implacable; la presa que D'Estaing había perdido por retrasos lo frustró en sus intentos tanto en Nueva York como en Rhode Island.

El día después de la llegada de Howe a Sandy Hook, el ejército inglés llegó a las alturas de Navesink, después de una marcha de acoso a través de Nueva Jersey, con las tropas de Washington colgando de su retaguardia. Gracias a la activa cooperación de la marina, fue llevado a Nueva York el 5 de julio; y Howe volvió entonces a bloquear la entrada al puerto a la flota francesa. Como no se produjo ninguna batalla, no se darán los detalles de sus preparativos; pero se puede encontrar un relato muy completo e interesante de un oficial de la flota en "Naval Battles" de Ekins. Sin embargo, bien puede llamarse la atención sobre la combinación de energía, pensamiento, habilidad y determinación mostrada por el almirante

El problema que tenía ante sí era defender un paso practicable con seis barcos de sesenta y cuatro cañones y tres de cincuenta, contra ocho de setenta y cuatro cañones o más, tres de sesenta y cuatro y uno de cincuenta; puede decirse que contra casi el doble de su capacidad. propia fuerza.

D'Estaing ancló afuera, al sur del Hook, el 11 de julio, y allí permaneció hasta el 22, ocupado en sondear la barra y con toda la aparente determinación de entrar. El día 22, un fuerte viento del noreste, coincidiendo con una marea viva, elevó el agua en la barra a diez metros. La flota francesa se puso en marcha y se dirigió a barlovento hasta un punto justo para cruzar la barra. Entonces el corazón de D'Estaing falló ante el desánimo de los pilotos; abandonó el ataque y se alejó hacia el sur. [361]

Los oficiales navales no pueden dejar de simpatizar con la vacilación de un marinero a la hora de ignorar los consejos de los pilotos, especialmente en una costa extraña para él; pero tal simpatía no debería cerrar los ojos ante el tipo más elevado de carácter. Que se compare la acción de D'Estaing en Nueva York con la de Nelson en Copenhague y el Nilo, o la de Farragut en Mobile y Port Hudson, y la inferioridad del francés como líder militar, guiado sólo por consideraciones militares. es dolorosamente evidente. Nueva York era el centro mismo del poder británico; su caída no pudo sino haber acortado la guerra. Para ser justos con D'Estaing, sin embargo, hay que recordar que en él tenían que pesar otras consideraciones aparte de las militares. Sin duda, el almirante francés tenía instrucciones similares a las del ministro francés, y probablemente razonó que Francia no tenía nada que ganar con la caída de Nueva York, que podría haber conducido a la paz entre Estados Unidos e Inglaterra, y dejado a esta última libre para cambiar todo. su poder contra su propio país. Menos que eso habría sido suficiente para decidir su mente vacilante sobre arriesgar su flota por encima de la barra.

Howe fue más afortunado que D'Estaing al no tener propósitos divididos. Habiendo escapado de Filadelfia y salvado Nueva York con su diligencia, le esperaba el honor adicional de salvar Rhode Island con movimientos igualmente rápidos. Empezaron a llegar barcos de guerra dispersos de una flota enviada desde Inglaterra. El 28 de julio, Howe fue informado de que se había visto a la flota francesa, que había desaparecido hacia el sur, dirigiéndose a Rhode Island. En cuatro días su flota estuvo lista para hacerse a la mar, pero debido a los vientos contrarios no llegó a Point Judith hasta el 9 de agosto. Allí ancló y se enteró de que D'Estaing había encendido las baterías el día anterior y anclado entre las islas Gould y Canonicut;[131] los pasajes de Seakonnet y Western también habían sido ocupados por barcos franceses, y la flota estaba preparada para sostener a los americanos. ejército en un ataque a las fábricas británicas. [362]

La llegada de Howe, aunque sus refuerzos no elevaron la flota inglesa a más de dos tercios de la fuerza de los franceses, trastornó los planes de D'Estaing. Con las brisas predominantes del verano del suroeste soplando directamente hacia la bahía, estaba expuesto a cualquier intento que pudiera realizar su adversario. Esa misma noche el viento cambió inesperadamente hacia el norte, y D'Estaing inmediatamente se puso en marcha y se asomó al mar. Howe, aunque sorprendido por este acto inesperado, porque no se había sentido lo suficientemente fuerte para atacar, también zarpó para mantener el barómetro.
Las siguientes veinticuatro horas transcurrieron maniobrando en busca de ventaja; pero en la noche del 11 de agosto un violento vendaval dispersó las flotas. Los buques de ambos sufrieron grandes daños y, entre otros, el barco de bandera francesa "Languedoc", de noventa cañones, perdió todos sus mástiles y su timón. Inmediatamente después del vendaval, dos diferentes barcos ingleses de cincuenta cañones, en orden de combate, cayeron: uno con el "Languedoc", el otro con el "Tonnant", de ochenta cañones, que tenía un solo mástil en pie. En tales condiciones ambos barcos ingleses atacaron; pero al llegar la noche, cesaron la acción, con la intención de comenzar de nuevo por la mañana. Cuando llegó la mañana, llegaron también otros barcos franceses y se perdió la oportunidad. Es sugerente observar que uno de los capitanes era Hotham, quien como almirante de la flota del Mediterráneo, diecisiete años después, molestó tanto a Nelson por su fría satisfacción de haber tomado sólo dos barcos: "Debemos estar contentos; lo hemos hecho muy bien". ". Esta fue la ocasión inmediata en que Nelson dijo: "Si hubiéramos cogido diez velas y hubiésemos permitido que la undécima escapara y pudiéramos alcanzarla, nunca lo habría considerado bien hecho".

Los ingleses retrocedieron hacia Nueva York. Los franceses se recuperaron de nuevo en la entrada de la bahía de Narragansett; pero [363] D'Estaing decidió que no podía quedarse a causa de los daños sufridos por la escuadra y, en consecuencia, zarpó hacia Boston el 21 de agosto. Rhode Island quedó así en manos de los ingleses, que la retuvieron durante un año más, evacuando luego por razones estratégicas. Howe, por su parte, reparó diligentemente sus barcos y zarpó de nuevo hacia Rhode Island cuando se enteró de que los franceses estaban allí; pero encontró en el camino un barco que le decía que se dirigían a Boston, y los siguió hasta ese puerto, en el que estaban demasiado fuertes para ser atacados. Teniendo en cuenta su regreso forzoso a Nueva York, las reparaciones necesarias y el hecho de que estaba sólo cuatro días detrás de los franceses en Boston, se puede creer que Howe mostró hasta el final la actividad que caracterizó el comienzo de sus operaciones.

Apenas se había intercambiado un tiro entre las dos flotas, pero la más débil había superado por completo a la

más fuerte. Con excepción de las maniobras para el barómetro después de que D'Estaing abandonara Newport, que no se han conservado, y de las disposiciones de Howe para recibir el esperado ataque en la Bahía de Nueva York, las lecciones no son tácticas, sino estratégicas, y de actualidad solicitud. El principal de ellos es, sin duda, el valor de la celeridad y la vigilancia, combinados con el conocimiento de la propia profesión. Howe se enteró del peligro gracias a los consejos que recibió de casa tres semanas después de que D'Estaing zarpara de Toulon. Tuvo que reunir sus cruceros desde Chesapeake y fuera de él, conseguir sus barcos de línea desde Nueva York y Rhode Island, embarcar los suministros para un ejército de diez mil hombres, avanzar por el Delaware, lo que inevitablemente le llevó diez mil hombres. Días, y vuelta a Nueva York de nuevo. D'Estaing iba diez días por detrás de él en el Delaware, doce días en Sandy Hook y sólo un día por delante de él al entrar en Newport, fuera de cuyo puerto había permanecido diez días antes de zarpar. Un narrador inglés de la flota, hablando de El trabajo incansable entre el 30 de junio, cuando el ejército inglés llegó a Navesink, y la llegada de la flota francesa el 11 de julio, dice: "Lord Howe asistió en persona como de costumbre, y con su presencia animó el celo y aceleró la industria de oficiales y [264] hombres." En esta cualidad contrastaba marcadamente con su amable pero indolente hermano, el general Howe.

La misma diligencia y vigilancia marcaron el resto de sus operaciones. Tan pronto como los barcos franceses se dirigieron hacia el sur, los barcos de vigilancia los siguieron y continuaron los preparativos (en particular, los brulotes) para la persecución. El último barco que llegó procedente de Inglaterra cruzó la barrera en Nueva York el 30 de julio. El 1 de agosto la flota estaba lista para hacerse a la mar, con cuatro brulotes. El accidente del viento retrasó sus siguientes movimientos; pero, como se ha visto, llegó sólo un día después de la entrada del enemigo en Newport, que su fuerza inferior no habría podido evitar. Pero el objetivo del enemigo, al que no podía oponerse, se vio frustrado por su presencia.
Tan pronto como D'Estaing llegó a Newport, deseó irse. La posición de Howe era estratégicamente excelente.
Con su posición climática en referencia a los vientos predominantes, la dificultad de vencer a una flota a través de la estrecha entrada al puerto expondría a los barcos franceses que intentaban atacarlo en detalle; mientras que si, por desgracia, el viento soplaba favorable, el almirante confiaba en su propia habilidad para salvar su escuadrón.

Cooper, en una de sus novelas, "Los dos almirantes", hace que su héroe le diga a un amigo caviloso que si no hubiera estado en el camino de la buena suerte, no podría haberse beneficiado de ella. La salida de los franceses, el posterior vendaval y los daños resultantes fueron todo lo que comúnmente se llama suerte; pero si no hubiera sido porque la presencia de Howe frente a Point Judith los amenazaba, habrían aguantado el vendaval anclados en el interior. La energía de Howe y su confianza en sí mismo como marinero le habían puesto en el camino de la buena suerte, y no es justo negar su participación activa en lograrla. De no haber sido por él, el vendaval no habría salvado a las fuerzas británicas en Newport.[132]

D'Estaing, habiendo reparado sus barcos, zarpó con todas sus fuerzas hacia Martinica el 4 de noviembre; El mismo día el [265] comodoro Hotham partió de Nueva York hacia Barbados, con cinco barcos de sesenta y cuatro y cincuenta cañones y un convoy de cinco mil soldados, destinados a la conquista de Sta. Isla Lucía. En el camino, un fuerte vendaval hirió a la flota francesa más que a la inglesa, y el buque insignia francés perdió sus masteleros mayor y mesana. La pérdida de estos palos, y el hecho de que doce barcos de guerra libres de cargas llegaran a Martinica sólo un día antes de que el convoy de cincuenta y nueve transportes ingleses llegara a Barbados, cien millas más adelante, es un mal testimonio de la habilidad profesional que entonces y ahora Es un rasgo determinante en la guerra naval.

El almirante Barrington, al mando en Barbados, mostró la misma energía que Howe. Los transportes llegaron el día 10; las tropas se mantuvieron a bordo; Zarpó la mañana del día 12 hacia Sta. Lucia, y fondeó allí a las tres de la tarde del día 13. Esa misma tarde desembarcaron la mitad de las tropas y el resto a la mañana siguiente. Se apoderaron inmediatamente de un puerto mejor, al que el almirante se disponía a trasladar los transportes cuando la aparición de D'Estaing se lo impidió. Durante toda esa noche los transportes estuvieron siendo deformados dentro de los barcos de guerra, y estos últimos anclaron frente a [266] la entrada de la bahía, poniendo especial cuidado en fortalecer los dos extremos de la línea e impedir que el enemigo pasara dentro del tiempo. final, como lo hicieron años después los barcos ingleses en la batalla del Nilo. La flota francesa era mucho más del doble que la inglesa; y si estos últimos fueran destruidos, los transportes y las tropas quedarían atrapados.

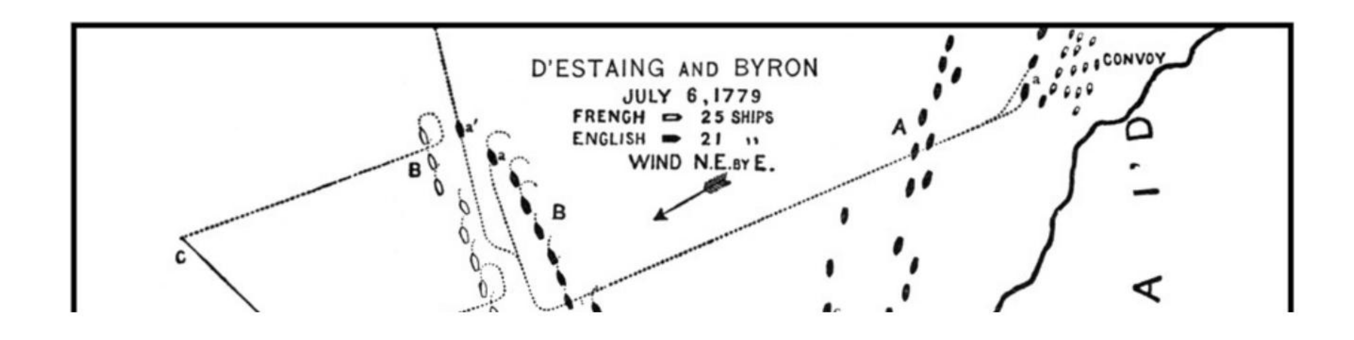
D'Estaing se mantuvo a lo largo del orden inglés dos veces de norte a sur, cañoneando a larga distancia, pero no ancló. Abandonando entonces sus intenciones contra la flota, se trasladó a otra bahía, desembarcó algunos soldados franceses y asaltó la posición de las tropas inglesas. Al fracasar también aquí, se retiró a Martinica; y la guarnición francesa, que había sido empujada al interior de la isla, se rindió.

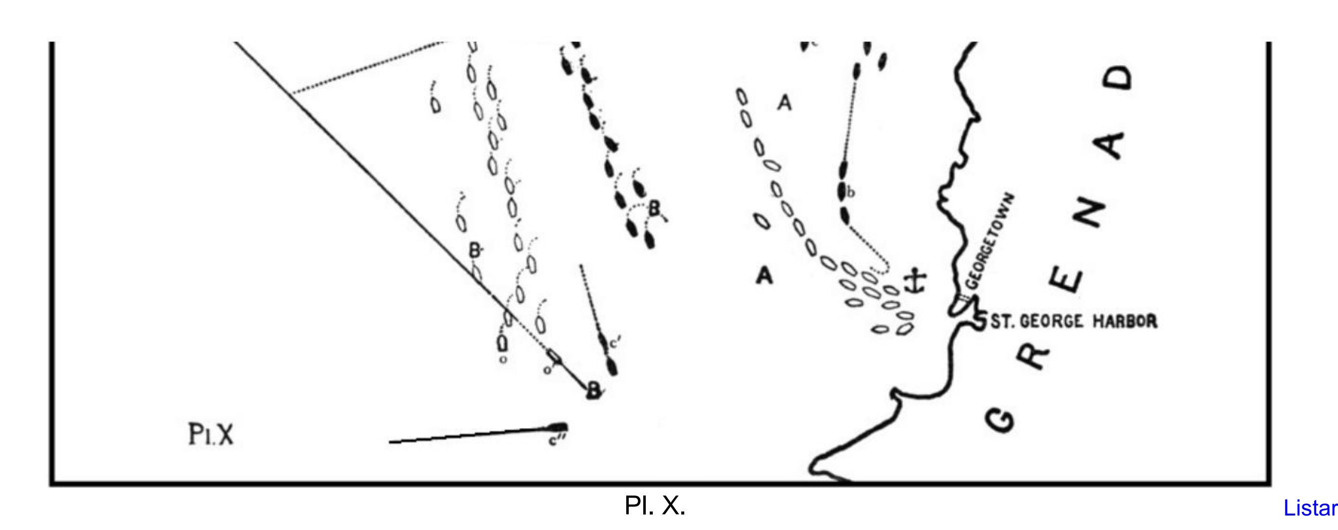
No parece necesario señalar la admirable diligencia del almirante Barrington, a la cual y a la habilidad de sus disposiciones debió este valioso éxito estratégico; pues tal era. Sta. Lucía era la isla más al sur de Martinica, y el puerto de Gros Ilot en su extremo norte estaba especialmente adaptado para la labor de vigilancia del depósito francés en Fort Royal, su principal estación en las Indias Occidentales. Desde allí, Rodney los persiguió antes de su gran acción en 1782.

La falta de información precisa hace dudar a la hora de condenar a D'Estaing por este mortificante fracaso. Su responsabilidad depende del viento, que pudo haber sido ligero debajo de la tierra, y de su poder para anclar. Sin embargo, lo cierto es que pasó dos veces a lo largo de la línea enemiga a tiro de cañón, pero no forzó una acción decisiva. Su proceder fue criticado desfavorablemente por el gran Suffren, entonces uno de sus capitanes.

Los ingleses habían recuperado así la captura de Dominica, que había sido tomada el 8 de septiembre por el gobernador francés de las Islas de las Indias Occidentales. Al no haber allí ninguna escuadra inglesa, no se encontró ninguna dificultad. Se ha señalado el valor de Dominica para los franceses; y es necesario aquí utilizar el ejemplo tanto de Dominica como[367] de Sta. Lucía para hacer cumplir lo que antes se ha dicho, que la posesión de estas islas menores dependía únicamente de la preponderancia naval. De la comprensión de este principio por parte de cualquiera dependerá su crítica sobre la próxima acción de D'Estaing, que se relatará inmediatamente.

Seis meses de silencio casi total siguieron al asunto de Sta. Lucía. Los ingleses fueron reforzados por la flota de Byron, que asumió el mando principal; pero los franceses, a los que se unieron diez barcos de línea más, siguieron siendo superiores en número. A mediados de junio, Byron zarpó con su flota para proteger un gran convoy de barcos mercantes con destino a Inglaterra, hasta que salieran de las islas. D'Estaing envió entonces una expedición muy pequeña que se apoderó de San Vicente el 16 de junio de 1779, sin dificultad; y el 30 de junio zarpó con toda su flota para atacar Granada. Anclando frente a Georgetown el 2 de julio, desembarcó a sus soldados y el día 4 la guarnición de setecientos hombres entregó la isla. Mientras tanto, Byron, al enterarse de la pérdida de San Vicente y del probable ataque a Granada, zarpó con un gran convoy de barcos que transportaban tropas y con veintiún barcos de línea, para recuperar uno y relevar al otro. Recibiendo en el camino información definitiva de que los franceses estaban delante de Granada, continuó hacia ella, rodeando la punta noroeste de la isla al amanecer del 6 de julio. Su aproximación había sido informada el día anterior a D'Estaing, que permanecía anclado. [134] temiendo que con las corrientes y los vientos suaves pudiera caer demasiado a sotavento si soltaba el fondo. Cuando los ingleses aparecieron a la vista, los franceses se pusieron en marcha; pero la confusa concentración de sus barcos impidió a Byron reconocer de inmediato la disparidad de números, ya que tenían veinticinco barcos de línea. Hizo señal para una persecución general, y como el desorden de la flota francesa la obligó a formar en los barcos de sotavento, los ingleses conservaron fácilmente la ventaja del viento con el que se acercaban. Por lo tanto, cuando comenzó la acción, los franceses estaban hacia el oeste con una línea parcialmente formada, amurada a estribor, en dirección norte, la retaguardia en desorden y a barlovento de la vanguardia y el centro (Lámina X., A.). Los[368] ingleses se detuvieron con un viento favorable, navegando de sur a oeste amurados a babor (A), entre la isla y el enemigo, sus barcos de cabeza acercándose en un ligero ángulo, pero dirigiéndose más directamente hacia su retaguardia aún no formada; mientras el convoy inglés se encontraba entre su propia flota y la isla, bajo la carga especial de tres barcos (A, a), que ahora fueron llamados. Como la señal hasta el momento ordenaba una persecución general, los tres más rápidos de los ingleses, entre los cuales La bandera del segundo al mando, el almirante Barrington, fue atacada por el centro y la retaguardia franceses, aparentemente sin apoyo (b), y sufrió mucho por la consiguiente concentración de fuego sobre ellos. Cuando llegaron a los barcos más a popa, vistieron el mismo rumbo que ellos y se detuvieron al norte, detrás y a barlovento de ellos; y casi al mismo tiempo Byron, que hasta entonces no se había enterado de la rendición, vio la bandera francesa ondeando sobre los fuertes. Las señales se sucedieron y los barcos avanzados formaron una línea para apoyarse mutuamente, cesando la persecución general bajo la cual se había librado el enfrentamiento hasta entonces. Mientras el cuerpo principal todavía estaba parado hacia el sur amurado a babor, tres barcos, "Cornwall", "Grafton" y "Lion" (c), obedeciendo literalmente la señal de acción cercana, habían pasado mucho a sotavento de los demás. , atrayendo sobre ellos la mayor parte del fuego de la línea enemiga. Por tanto, sufrieron mucho en hombres y en palos; y aunque finalmente fueron relevados por los barcos avanzados, cuando estos se acercaron desde el sur en el rumbo opuesto, no pudieron, después de usar (B, c', c''), seguir el ritmo de la flota, por lo que cayeron a popa y hacia el francés. La mayor parte de las lesiones sufridas por los ingleses recayeron sobre estos tres, sobre los tres barcos avanzados al mando de Barrington y sobre otros dos en la retaguardia (A, a), que, al ver la vanguardia tan comprometida, no siguieron el movimiento sucesivo. , pero se salieron del orden y tomaron sus lugares a la cabeza de la columna (B, a, a'), acto muy parecido al que le valió a Nelson tan alto renombre en el cabo de San Vicente, pero que implicó menos responsabilidad. [135]





Pl. X.

Listar

Hasta el momento Byron había dirigido su ataque, utilizando la iniciativa que le permitían la ventaja del viento y el[369] desorden de la retaguardia francesa. Se observará que, aunque era deseable no perder tiempo en atacar a este último mientras estaban confundidos, es cuestionable si a los tres barcos de Barrington se les debería haber permitido separarse tanto como parece haberlo hecho del resto de la flota. Una persecución general es permisible y adecuada cuando, debido a la superioridad numérica, original o adquirida, o debido a la situación general, los primeros barcos en acción no serán superados en número ni sometidos a una concentración abrumadora antes de que llegue el apoyo, o cuando existe probabilidad de que el enemigo pueda escapar a menos que sea atacado rápidamente. Esto no fue así aquí. Tampoco debería e A "Grafton" y "Lion" se les permitió tomar un rumbo que permitió, casi obligó, al enemigo a concentrarse en lugar de difundir su fuego. Los detalles del asunto no son lo suficientemente precisos como para merecer más comentarios que nombrar estos errores, sin atribuirlos necesariamente a culpa del almirante.

Los franceses hasta ese momento se habían mantenido estrictamente a la defensiva, de acuerdo con su política habitual. Ahora se ofrecía una oportunidad para una acción ofensiva que ponía a prueba las cualidades profesionales de D'Estaing y para apreciarla había que entender la situación del momento. Ambas flotas estaban por este amurado a estribor, dirigiéndose al norte (B, B, B), la francesa a sotavento. Estos últimos habían recibido pocos daños en su fuerza motriz, aunque su línea no estaba en perfecto orden; pero los ingleses, debido al ataque defectuoso, tuvieron siete barcos gravemente dañados, cuatro de los cuales: el "Monmouth" (a'), el "Grafton", el "Cornwall" (c') y el "Lion" (c''). —estaban discapacitados. Los últimos tres, a las tres de la tarde, estaban una legua a popa y mucho a sotavento de su línea, estando de hecho más cerca de los franceses que de los ingleses; mientras que la velocidad de la flota inglesa se redujo necesariamente a la de los barcos averiados que permanecían en línea. Estas condiciones ponen de manifiesto claramente los problemas de una flota cuyos daños se concentran en unos pocos barcos, en lugar de distribuirse entre todos; los diez o doce que quedaron prácticamente intactos tuvieron que adaptarse a las capacidades de los demás. D'Estaing, con veinticinco barcos, tenía ahora a Byron a barlovento con diecisiete o dieciocho capaces de mantenerse juntos, pero más lentos y menos hábiles que sus enemigos, y lo vio tácticamente incómodo por el cuidado de un convoy a barlovento y tres. barcos inutilizados a sotavento. En estas circunstancias, el almirante francés tenía tres caminos abiertos: (1) Podría adelantarse y, virando sucesivamente, situarse entre Byron y el convoy, arrojando sus fragatas entre estos últimos; (2) Podría alinear su flota y enfrentarse a la línea inglesa para emprender una acción general; o (3) podría, después de dar la vuelta, aislar a los tres barcos inutilizados, lo que podría provocar una acción general con menos exposición.

Nada de esto hizo. En cuanto al primero, él, conociendo las críticas de la flota, escribió a casa que su línea estaba demasiado desordenada para permitirlo. Cualquiera que sea la irregularidad técnica, es difícil creer que, con el relativo poder de movimiento de las dos flotas, el intento fuera inútil. La tercera alternativa probablemente presentaba la mayor ventaja, ya que aseguraba la separación entre el cuerpo principal del enemigo y los barcos averiados, y muy probablemente podría exasperar al almirante británico y llevarlo a atacar en las condiciones más peligrosas. Las autoridades inglesas afirman que Byron dijo que habría vuelto a descender si se les hubiera atacado. A las tres de la tarde, D'Estaing viró todos juntos, formando línea en el barco de sotavento, y se situó nuevamente hacia el sur. Los ingleses imitaron este movimiento, excepto el barco de furgoneta "Monmouth" (a'), que, al estar demasiado herido para maniobrar, se mantuvo hacia el norte, y los tres barcos separados. Dos de ellos (c') siguieron hacia el norte y pasaron una vez más bajo las andanadas francesas; pero el "León" (c''), incapaz de mantenerse al viento, se mantuvo a gran distancia a través de la proa del enemigo, hacia Jamaica, a mil millas de distancia. Ella no fue perseguida; un solo transporte era el único trofeo marítimo de los franceses. "Si la marinería del almirante hubiera igualado su coraje", escribió el célebre Suffren, que comandaba la furgoneta francesa, "no habríamos permitido que cuatro barcos desarbolados escaparan".
"D'Estaing, a la edad de treinta años, había sido transferido del ejército a la marina con el rango prematuro de retaguardia.

almirante. La marina no le atribuyó habilidades náuticas cuando estalló la guerra, y es seguro decir que su opinión estuvo justificada por su conducta durante la misma."[137] "Valiente como su espada, D'Estaing fue siempre el ídolo de el soldado, el ídolo del marinero; pero la autoridad moral sobre sus oficiales le falló en varias ocasiones, a pesar de la marcada protección que le brindó el rey."[138]

Los historiadores franceses suelen asignar otra causa además de la incapacidad como marinero a la impotente acción de D'Estaing en esta ocasión. Consideraba a Granada, dicen, como el verdadero objetivo de sus esfuerzos, y consideraba a la flota inglesa una preocupación muy secundaria. Ramatuelle, un táctico naval que sirvió activamente en esta guerra y escribió bajo el Imperio, cita este caso, que combina con el de Yorktown y otros, como ejemplo de la verdadera política de la guerra naval. Sus palabras, que probablemente reflejan la opinión actual sobre su servicio en esa época, como ciertamente reflejan la política de los gobiernos franceses, requieren algo más que una mención pasajera, ya que involucran principios dignos de la más seria discusión:

> "La marina francesa siempre ha preferido la gloria de asegurar o conservar una conquista a la, quizás más brillante, pero menos real, de tomar algunos barcos; y en eso se ha acercado más al verdadero fin [372] que se propone en la guerra. ¿Qué importaría en realidad a los ingleses la pérdida de algunos barcos? Lo esencial es atacarlos en sus posesiones, fuente inmediata de su riqueza comercial y de su poder marítimo. La guerra de 1778 proporciona ejemplos que prueban la devoción de los almirantes franceses a los verdaderos intereses del país. La preservación de la isla de Granada, la reducción de Yorktown donde se rindió el ejército inglés, la conquista de la isla de San Cristóbal, fueron el resultado de grandes batallas en las que el enemigo fue "Se le permitirá retirarse sin ser molestado, en lugar de arriesgarse a darle la oportunidad de socorrer los puntos atacados".

La cuestión no podría plantearse de manera más directa que en el caso de Granada. Nadie negará que hay momentos en los que un probable éxito militar debe renunciarse o posponerse en favor de uno mayor o más decisivo. La posición de De Grasse en Chesapeake, en 1781, con el destino de Yorktown en juego, es pertinente; y aquí se combina con el de D'Estaing en Granada, como si ambos estuvieran en el mismo terreno. Ambos están igualmente justificados; no por sus respectivos méritos como apropiados para casos particulares, sino por un principio general. ¿Es correcto ese principio? La parcialidad del escritor citado se revela inconscientemente al decir "algunos barcos". Por lo general, no se puede aplastar a toda una armada de un solo golpe; unos pocos barcos significan una victoria naval ordinaria. En la famosa batalla de Rodney sólo se capturaron cinco barcos, aunque así se salvó Jamaica.

Para determinar la solidez del principio, que se pretende ilustrar con estos dos casos (San Cristóbal será discutido más adelante), es necesario examinar cuál fue la ventaja buscada y cuál fue el factor determinante del éxito en el proceso. cualquier caso. En Yorktown la ventaja buscada era la captura del ejército de Cornwallis; el objetivo era la destrucción de la fuerza militar organizada del enemigo en tierra. En Granada el objetivo elegido fue la posesión de un territorio sin gran valor militar; porque debe observarse que todas estas Antillas más pequeñas, si es que se mantenían en vigor, multiplicaban grandes destacamentos, cuyo apoyo mutuo dependía enteramente de la marina. Estos grandes destacamentos corrían el [373] riesgo de ser aplastados por separado, si no recibían el apoyo de la marina; y si se quiere mantener la superioridad naval, la armada enemiga debe ser aplastada. Granada, cerca y a sotavento de Barbados y Sta. Lucía, ambas fuertemente sostenidas por los ingleses, era particularmente débil ante los franceses; pero una política militar sana para todas estas islas exigía una o dos bases navales fuertemente fortificadas y guarnecidas, y el resto dependía de la flota. Más allá de esto, se necesitaba seguridad contra ataques de cruceros individuales y corsarios únicamente.

Ésos eran los objetivos en disputa. ¿Cuál fue el factor determinante en esta lucha? Seguramente la marina, la fuerza militar organizada a flote. El destino de Cornwallis dependía absolutamente del mar. Es inútil especular sobre el resultado si las probabilidades del 5 de septiembre de 1781 se hubieran invertido a favor de De Grasse; si los franceses, en lugar de cinco barcos más, hubieran tenido cinco barcos menos que los ingleses. Tal como estaban las cosas, De Grasse, cuando comenzó esa pelea, tenía una superioridad sobre los ingleses equivalente al resultado de una pelea ganada con esfuerzo. La pregunta entonces era: ¿debería arriesgarse a la casi segura victoria decisiva sobre la fuerza enemiga organizada en tierra, en aras de una ventaja mucho más dudosa sobre la fuerza organizada a flote? No se trataba de Yorktown, sino de Cornwallis y su ejército; hay mucho en la forma en que se plantean las cosas.

Dicho así, y la afirmación no necesita modificaciones, sólo puede haber una respuesta. Que se note
Sin embargo, está claro que ambas alternativas de De Grasse le planteaban como objetivo las fuerzas organizadas.

No es así con D'Estaing en Granada. Su superioridad numérica sobre los ingleses era casi tan grande como la de De Grasse; sus objetivos alternativos eran la fuerza organizada a flote y una pequeña isla, fértil, pero sin importancia militar. Se dice que Granada era una posición fuerte para la defensa; pero la fuerza intrínseca no da

importancia, si el puesto no tiene valor estratégico. Para salvar la isla, se negó a utilizar una enorme ventaja que la fortuna le había dado sobre la flota. Sin embargo, de la lucha entre las dos armadas dependía la tenencia de las islas. En serio, para controlar las islas [374] de las Indias Occidentales se requería, primero, un puerto marítimo poderoso, que tenían los franceses; segundo, el control del mar. Para esto último era necesario, no multiplicar los destacamentos en las islas, sino destruir la armada enemiga, que bien podría llamarse ejército de campaña. Las islas no eran más que ciudades ricas; y no se necesitaban más que una o dos ciudades o puestos fortificados.

Puede decirse con seguridad que el principio que condujo a la acción de D'Estaing no era, por decir lo menos, totalmente correcto; porque eso lo llevó mal. En el caso de Yorktown, el principio expuesto por Ramatuelle no es la razón que justifica la conducta de De Grasse, aunque probablemente fue la verdadera razón. Lo que justificó a De Grasse fue que, como el acontecimiento dependía del control inquebrantable del mar, sólo por un corto tiempo, ya lo tenía en manos de sus mayores. Si los números hubieran sido iguales, la lealtad al deber militar del momento debió haberlo obligado a luchar, para detener el intento que sin duda habría hecho el almirante inglés. La destrucción de unos pocos barcos, como dice despectivamente Ramatuelle, da precisamente esa superioridad a la que se debió el feliz resultado en Yorktown. Como principio general, éste es sin duda un objetivo mejor que el perseguido por los franceses. Por supuesto, se encontrarán excepciones; pero esas excepciones probablemente se producirán cuando, como en Yorktown, la fuerza militar sea atacada directamente en otro lugar, o, como en Port Mahon, esté en juego una base deseable y poderosa de esa fuerza; aunque incluso en Mahón es dudoso que la prudencia no estuviera fuera de lugar. Si Hawke o Boscawen se hubieran encontrado con el desastre de Byng, no habrían ido a Gibraltar para repararlo, a menos que el almirante francés hubiera seguido su primer golpe con otros, aumentando su discapacidad.

Sin duda, Granada era muy querida a los ojos de D'Estaing, porque fue su único éxito. Después de los fracasos en Delaware, Nueva York y Rhode Island, con el mortificante asunto de Sta. Lucía, es difícil comprender la confianza que en él expresan algunos escritores franceses. Dotado de una brillante y contagiosa audacia personal, se distinguió mucho, cuando era almirante, por dirigir personalmente [375] los asaltos a las trincheras de Sta. Lucía y Granada, y unos meses más tarde en el fallido ataque a Savannah.

Durante la ausencia de la armada francesa en el invierno de 1778-79, los ingleses, que ahora controlaban el mar con algunos de sus barcos que no habían ido a las Indias Occidentales, decidieron trasladar el escenario de la guerra continental a los Estados del Sur. , donde se creía que había un gran número de leales. La expedición se dirigió a Georgia y tuvo tanto éxito que Savannah cayó en sus manos en los últimos días de 1778. Todo el estado se sometió rápidamente. Desde allí las operaciones se extendieron a Carolina del Sur, pero no lograron la captura de Charleston.

Se envió noticia de estos acontecimientos a D'Estaing en las Indias Occidentales, acompañada de informes urgentes del peligro para las Carolinas y de las murmuraciones del pueblo contra los franceses, a quienes se acusaba de haber abandonado a sus aliados sin haberles prestado ningún servicio. sino que, por el contrario, se benefició de la cordial ayuda de los bostonianos para reparar su flota averiada. Había un aguijón de verdad en la supuesta falta de ayuda, lo que impulsó a D'Estaing a ignorar las órdenes que en realidad tenía en sus manos y regresar inmediatamente a Europa con ciertos barcos. En lugar de obedecerlos, navegó hacia la costa americana con veintidós barcos de línea, teniendo en vista dos objetivos: el socorro de los estados del Sur y un ataque a Nueva York junto con el ejército de Washington.

Al llegar a la costa de Georgia el 1 de septiembre, D'Estaing tomó a los ingleses totalmente por sorpresa; pero la fatal falta de prontitud que antes había caracterizado el mando de este hombre tan atrevido, traicionó nuevamente su buena suerte. Al principio se demoró ante Savannah, pero la fugacidad de los preciosos días volvió a provocar un cambio de condiciones, y la proximidad de la estación del mal tiempo lo impulsó, demasiado lento al principio, a un asalto prematuro. [376]
En él hizo gala de su acostumbrada valentía, luchando a la cabeza de su columna, al igual que el general americano; pero el resultado fue un rechazo sangriento. Se levantó el sitio y D'Estaing zarpó inmediatamente hacia Francia, no sólo renunciando a su proyecto de Nueva York, sino también abandonando los estados del Sur al enemigo. El valor de esta ayuda de la gran potencia marítima de Francia, así cruelmente puesta ante los ojos de los americanos para luego ser retirada, quedó demostrada por la acción de los ingleses, que abandonaron Newport con la mayor prisa cuando supieron la presencia del Flota francesa. Se había decidido de antemano la retirada, pero la llegada de D'Estaing la convirtió en huida.

Después de la partida de D'Estaing, que afectó a toda la flota francesa, pues los barcos que no regresaron a Francia regresaron a las Indias Occidentales, los ingleses reanudaron el ataque contra los Estados del Sur, que por un momento habían sido suspendido. La flota y el ejército partieron de Nueva York hacia Georgia en las últimas semanas de 1779 y, después de reunirse en Tybee, se dirigieron a Charleston pasando por Edisto. La impotencia de los estadounidenses en el mar dejó este movimiento sin obstáculos, excepto por cruceros individuales, que recogieron a algunos rezagados, lo que ofrece otra lección de los mezquinos resultados de una guerra meramente de crucero. El asedio de Charleston comenzó a finales de marzo; los barcos ingleses poco después de pasar la barra y Fort Moultrie sin daños graves y fondear

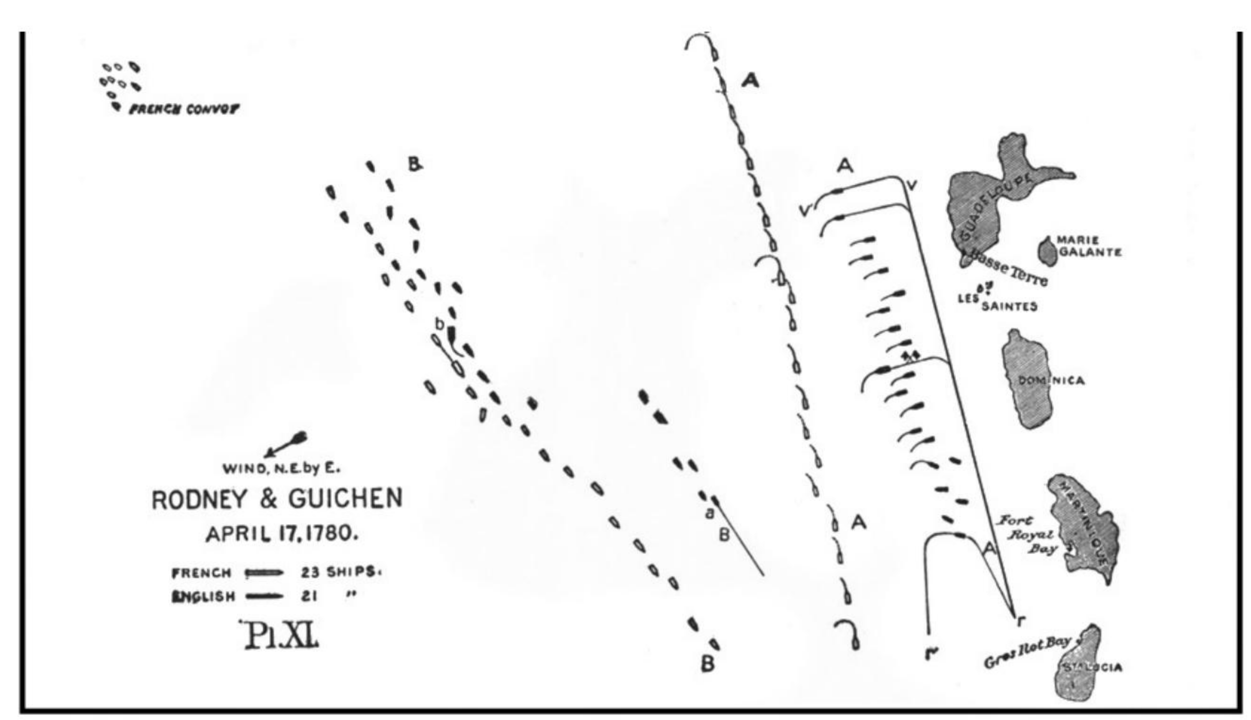
a tiro de bala del lugar. Fort Moultrie fue pronto y fácilmente reducido por los accesos terrestres, y la ciudad misma fue entregada el 12 de mayo, después de un asedio de cuarenta días. Entonces todo el Estado fue rápidamente invadido y sometido a sometimiento militar.

A los fragmentos de la última flota de D'Estaing se les unió un refuerzo de Francia bajo el mando del conde de Guichen, quien asumió el mando principal en los mares de las Indias Occidentales el 22 de marzo de 1780. Al día siguiente zarpó hacia Sta. Lucía, a quien esperaba encontrar desprevenida; pero un viejo almirante malhumorado y luchador del tipo tradicional inglés, [377] Sir Hyde Parker, se había instalado de tal manera en el fondeadero, con dieciséis barcos, que Guichen con sus veintidós no atacaría. La oportunidad, si la hubo, no volvió a repetirse. De Guichen, de regreso a Martinica, fondeó allí el día 27; y el mismo día Parker en Sta. A Lucía se unió el nuevo comandante en jefe inglés, Rodney.

Este almirante, después célebre, pero entonces sólo distinguido, tenía sesenta y dos años cuando asumió un mando en el que iba a ganar una fama eterna. De valor distinguido y habilidad profesional, pero con hábitos extravagantes, si no irregulares, las dificultades económicas lo habían retenido en el exilio en Francia cuando comenzó la guerra. La jactancia de su capacidad para hacer frente a la flota francesa, si las circunstancias le permitían regresar a Inglaterra, llevó a un noble francés que lo escuchó a asumir sus deudas, movido por sentimientos en los que la caballerosidad y el resentimiento nacional probablemente compartían partes iguales. A su regreso se le dio el mando y zarpó en enero de 1780 con una flota de veinte barcos de línea para relevar a Gibraltar, entonces estrechamente sitiado. Frente a Cádiz, con una buena suerte de la que era proverbial, se topó con una flota española de once barcos de línea, que torpemente se mantuvieron firmes hasta que fue demasiado tarde para volar. [139] Lanzando la señal para una persecución general y cortando a sotavento del enemigo, entre ellos y su puerto, Rodney, a pesar de una noche oscura y tormentosa, logró volar un barco y capturar seis. Apresurándose, relevó a Gibraltar, poniéndolo fuera de todo peligro de necesidad; y luego, dejando las presas y el grueso de su flota, zarpó con el resto hacia su puesto.

A pesar de su brillante coraje personal y habilidad profesional, que en materia táctica estaba muy por delante de sus contemporáneos en Inglaterra, Rodney, como comandante en jefe, pertenece más a la escuela cautelosa y cautelosa de los tácticos franceses que a la afán impetuoso e ilimitado de Nelson. Así como en Tourville hemos visto la lucha desesperada del [378] siglo XVII, reacia a abandonar a su enemigo, fusionándose con las tácticas de desfile formales, artificiales (casi podríamos decir insignificantes) del siglo XVIII, así en Rodney veremos la transición de aquellas ceremonias ceremoniosas. duelos a una acción que, aunque hábil en su concepción, apuntaba a resultados serios. Porque sería injusto para Rodney insistir en la comparación con los almirantes franceses de su época. Con una habilidad que De Guichen reconoció tan pronto como cruzaron espadas, Rodney pretendía hacer travesuras, no florituras ociosas. Por cierto, cualesquiera que sean los favores incidentales que la fortuna pudiera otorgarle, el objetivo del que nunca se desviaba su mirada era la flota francesa, la fuerza militar organizada del enemigo en el mar. Y el día en que la fortuna abandonó al oponente que había desatendido sus ofertas, cuando el conquistador de Cornwallis no logró atacar mientras tenía a Rodney en desventaja, este último obtuvo una victoria que redimió a Inglaterra de las profundidades de la ansiedad y la devolvió mediante De un solo golpe, todas aquellas islas que las tácticas cautelosas de los aliados habían ganado por un momento, excepto Tobago.

De Guichen y Rodney se reunieron por primera vez el 17 de abril de 1780, tres semanas después de la llegada de este último. La flota francesa avanzaba a barlovento en el Canal entre Martinica y Dominica, cuando el enemigo se hizo con el sureste. Se pasó un día maniobrando para conseguir el indicador meteorológico, que consiguió Rodney. Estando ahora las dos flotas a sotavento de las islas (Lámina XI), ambas amuradas a estribor dirigiéndose hacia el norte y los franceses a sotavento de los ingleses, Rodney, que llevaba una vela apretada, indicó a su flota que tenía intención de atacar la retaguardia y el centro del enemigo con todas sus fuerzas; y cuando llegó a la posición que creyó adecuada, les ordenó que mantuvieran alejados ocho puntos (90°) juntos (A, A, A). De Guichen, al ver el peligro de la retaguardia, reunió a toda su flota y se retiró para socorrerla. Rodney, al verse frustrado, fue izado de nuevo en el mismo rumbo que el enemigo, y ambas flotas se dirigieron ahora hacia el sur y hacia el este. [379]
[141] Más tarde, volvió a hacer la señal para la batalla, seguida una hora después, justo al mediodía, por la orden (citando su propio despacho), "para que cada barco se acerque y se dirija hacia su opuesto en la línea enemiga". Rodney explica que esto, que suena como la vieja historia de barco a barco, se refería a su opuesto en este momento, no a su opuesto en orden numérico. Sus propias palabras son: "En una posición inclinada, que mis barcos de vanguardia puedan atacar a los barcos de vanguardia de la división central del enemigo, y toda la flota británica se oponga a sólo dos tercios del enemigo" (B, B). Las dificultades y malentendidos que siguieron parecen haber surgido principalmente del carácter defectuoso del libro de señales. En lugar de hacer lo que deseaba el almirante, los barcos líderes (a) izaron velas para llegar a su supuesta estación al lado de su opuesto numérico en el orden. Rodney declaró después que cuando atacó por segunda vez, la flota francesa estaba en una línea de batalla muy extendida; y que, si se hubieran obedecido sus órdenes, el centro y la parte trasera debían haber quedado inutilizados antes de que la furgoneta hubiera podido unirse.



Pl. XI.

Listar

Parece que hay muchas razones para creer que las intenciones de Rodney eran duplicar la ofensiva francesa, como se afirma. El fracaso surgió del libro de señales y de la ineficiencia táctica de la flota; de lo cual él, habiéndose incorporado recientemente, no era responsable. Pero la fealdad de su valla era tan evidente para De Guichen, que exclamó, cuando la flota inglesa se mantuvo alejada la primera vez, que seis o siete de sus barcos habían desaparecido; y envió un mensaje a Rodney de que si sus señales hubieran sido obedecidas, lo habría tenido como prisionero. [142] Una prueba más [380] convincente de que reconoció la peligrosidad de su enemigo se encuentra en el hecho de que tuvo cuidado de no tener ventaja en sus encuentros posteriores. Al verse frustrados los cuidadosos planes de Rodney, demostró que llevaba consigo todo el coraje obstinado del luchador más descarado; acercando su propio barco al enemigo y deteniéndose sólo cuando este último zarpó, con el trinquete y la verga mayor desaparecidos y el casco tan dañado que apenas podía mantenerse a flote.

Un incidente de esta batalla mencionado por escritores franceses y por Botta,[143] que probablemente recurrió a las autoridades francesas, pero que no se encuentra en los relatos ingleses, muestra la naturaleza crítica del ataque para la aprensión de los franceses. Según ellos, Rodney, marcando una brecha en su orden debido a que un barco detrás del almirante francés estaba fuera de su posición, intentó abrirse paso (b); pero el capitán del "Destin", de setenta y cuatro años, izó más velas y se interpuso en el camino del barco inglés de noventa cañones.

> "La acción del 'Destin' fue justamente elogiada", afirma Lapeyrouse-Bonfils. "La flota corría el peligro de una derrota casi segura, de no ser por la valentía del señor de Goimpy. Tal fue, después del asunto, la opinión de toda la escuadra francesa. Sin embargo, admitiendo que nuestra línea estaba rota, ¿qué desastres necesariamente ocurrirían entonces? amenazar a la flota? ¿No habría sido siempre fácil para nuestra retaguardia remediar el accidente colocándose rápidamente en el lugar de los buques aislados? Ese movimiento habría provocado necesariamente una melée, que habría resultado ventajosa para la flota tenía los capitanes más valientes y devotos. Pero entonces, como bajo el imperio, era un principio reconocido que los barcos cortados eran barcos capturados, y la creencia se cumplió por sí misma.

El efecto de romper la línea u orden de batalla de un enemigo depende de varias condiciones. La idea esencial es dividir la fuerza opuesta penetrando a través de un intervalo encontrado o formado en ella, y luego concentrarse en aquella de [381] las fracciones que puede ser menos fácilmente ayudada por la otra. En una columna de barcos, esta suele ser la retaguardia. La compacidad de la orden atacada, el número de barcos aislados, el período de tiempo durante el cual pueden ser aislados y superados en número, todo afectará los resultados. Un factor muy importante en la cuestión será el efecto moral, la confusión introducida en una línea así rota. Los barcos que se acercan a la rompiente se detienen, la retaguardia se dobla, mientras que los barcos que van delante continúan su rumbo. Un momento así es crítico y exige una acción inmediata; pero son raros los hombres que, en una emergencia imprevista, pueden ver y tomar inmediatamente el camino correcto, especialmente si, siendo subordinados, incurren en responsabilidad. En tal escena de confusión, los ingleses, sin presunción, esperaban sacar provecho de su mejor habilidad marinera; porque no se trata sólo de "coraje y devoció

que luego dice. Todos estos efectos de "romper la línea" quedaron ilustrados en la gran batalla de Rodney en 1782.

De Guichen y Rodney se volvieron a encontrar dos veces al mes siguiente, pero en ninguna ocasión el almirante francés tomó la ventaja favorita de su nación. Mientras tanto, una flota española de doce barcos de línea estaba en camino de unirse a los franceses. Rodney navegó a barlovento de Martinica para interceptarlos; pero el almirante español mantuvo rumbo norte, avistó Guadalupe y desde allí envió un despacho a De Guichen, quien se unió a sus aliados y los escoltó hasta el puerto. La gran preponderancia numérica de la coalición hizo temer a las islas inglesas; pero la falta de armonía provocó retrasos y vacilaciones, una terrible epidemia arrasó la escuadra española y las operaciones previstas fracasaron. En agosto, De Guichen zarpó hacia Francia con quince barcos. Rodney, ignorante de su destino y preocupado por América del Norte y Jamaica, dividió su flota, dejando la mitad en las islas y el resto navegando hacia Nueva York, a donde llegó el 12 de septiembre. El riesgo así corrido era muy grande y apenas justificable; pero la dispersión de fuerzas no tuvo ningún efecto negativo.[144] Si De Guichen hubiera tenido la intención de volverse contra Jamaica o, como esperaba Washington, contra Nueva York, ninguna parte de la flota de Rodney hubiera podido resistirlo. Se corrían dos posibilidades de desastre, en lugar de una, al estar con poca fuerza en dos campos en lugar de con toda su fuerza en uno. [382]

La ansiedad de Rodney acerca de América del Norte estaba bien fundada. El 12 de julio de este año llegó el socorro francés largamente esperado: cinco mil soldados franceses al mando de Rochambeau y siete barcos de línea al mando de De Ternay. De ahí que los ingleses, aunque todavía superiores en el mar, se sintieran obligados a concentrarse en Nueva York y no pudieran fortalecer sus operaciones en Carolina. La dificultad y distancia de los movimientos por tierra dieron tal ventaja al poder marítimo que Lafayette instó al gobierno francés a aumentar aún más la flota; pero todavía estaba natural y adecuadamente atento a sus propios intereses inmediatos en las Antillas. Todavía no era el momento de liberar a Estados Unidos.

Rodney, habiendo escapado por su ausencia del gran huracán de octubre de 1780, regresó a las Indias Occidentales más tarde ese mismo año y poco después se enteró de la guerra entre Inglaterra y Holanda; la cual, por causas que se mencionarán más adelante, fue declarada el 20 de diciembre de 1780. El almirante se apoderó inmediatamente de las islas holandesas de St. Eustaquio y San Martín, además de numerosos barcos mercantes, con propiedades que ascienden en total a quince millones de dólares. Estas islas, aunque todavía neutrales, habían desempeñado un papel similar al de Nassau durante la Guerra Civil estadounidense y se habían convertido en un gran depósito de mercancías de contrabando, inmensas cantidades de las cuales cayeron ahora en manos inglesas.

El año 1780 había sido sombrío para la causa de los Estados Unidos. La batalla de Camden pareció calmar el yugo inglés en Carolina del Sur, y el enemigo tenía grandes esperanzas de controlar tanto Carolina del Norte como Virginia. La traición de Arnold había aumentado la depresión, que fue parcialmente aliviada por la victoria en King's Mountain. La importante ayuda de las tropas francesas [383] fue el punto más alegre de la situación. Sin embargo, incluso esto tuvo un efecto negativo: la segunda división de la ayuda prevista fue bloqueada en Brest por la flota inglesa; mientras que la ausencia final de De Guichen y la llegada de Rodney en su lugar hicieron que las esperanzas de la campaña fueran infructuosas.

Sin embargo, se avecinaba un período de acción vehemente y decisiva. A finales de marzo de 1781, el conde de Grasse zarpó de Brest con veintiséis barcos de línea y un gran convoy. Al salir de las Azores, cinco barcos partieron hacia las Indias Orientales, al mando de Suffren, de quien se sabrá más adelante. De Grasse avistó Martinica el 28 de abril. El almirante Hood (Rodney había permanecido en San Eustaquio) estaba bloqueando ante Fort Royal, el puerto y arsenal francés en el lado de sotavento de la isla, en el que se encontraban cuatro barcos de línea, cuando sus vigías informaron de la flota enemiga. . Hood tenía dos objetivos ante él: uno evitar que los cuatro barcos bloqueados se unieran con la flota que se acercaba, el otro evitar que esta última se interpusiera entre él y la bahía de Gros Ilot en Sta. Lucía. En lugar de efectuar esto en las siguientes veinticuatro horas, navegando a barlovento de Diamond Rock, su flota se alejó tanto a sotavento que De Grasse, pasando por el canal el día 29, se dirigió a Fort Royal, manteniendo su convoy entre la flota y la isla. Rodney culpó severamente a Hood por esta posición falsa, pero puede haber sido debido a los vientos ligeros y la corriente de sotavento. Sea como fuere, los cuatro barcos en Fort Royal se pusieron en marcha y se unieron al cuerpo principal. Los ingleses tenían ahora sólo dieciocho barcos frente a los veinticuatro franceses, y estos últimos estaban a barlovento; pero aunque en proporción de cuatro a tres y teniendo poder para atacar, De Grasse no quiso hacerlo. El miedo a exponer su convoy le impidió correr la posibilidad de un enfrentamiento serio. Grande debe haber sido su desconfianza hacia sus fuerzas, se diría.

¿Cuándo debe luchar una armada, si este no fuera el momento? Llevó a cabo un cañoneo distante, con resultados tan lejanos contra los ingleses que hicieron su atraso aún más extraordinario. ¿Puede ser buena una política o una tradición que justifique tal línea de [384] conducta?

Al día siguiente, 30 de abril, De Grasse, habiendo desperdiciado su oportunidad, intentó seguir a Hood; pero el

Este último ya no tenía motivos para luchar, y su inferioridad original se vio aumentada por las graves heridas de algunos barcos el día 29. De Grasse no pudo alcanzarlo debido a la velocidad inferior de su flota, ya que muchos de los barcos no estaban cubiertos de cobre, un hecho digno de mención, ya que los barcos franceses por modelo y tamaño eran generalmente más rápidos que los ingleses; pero esta superioridad fue sacrificada por la demora del gobierno en adoptar la nueva mejora.

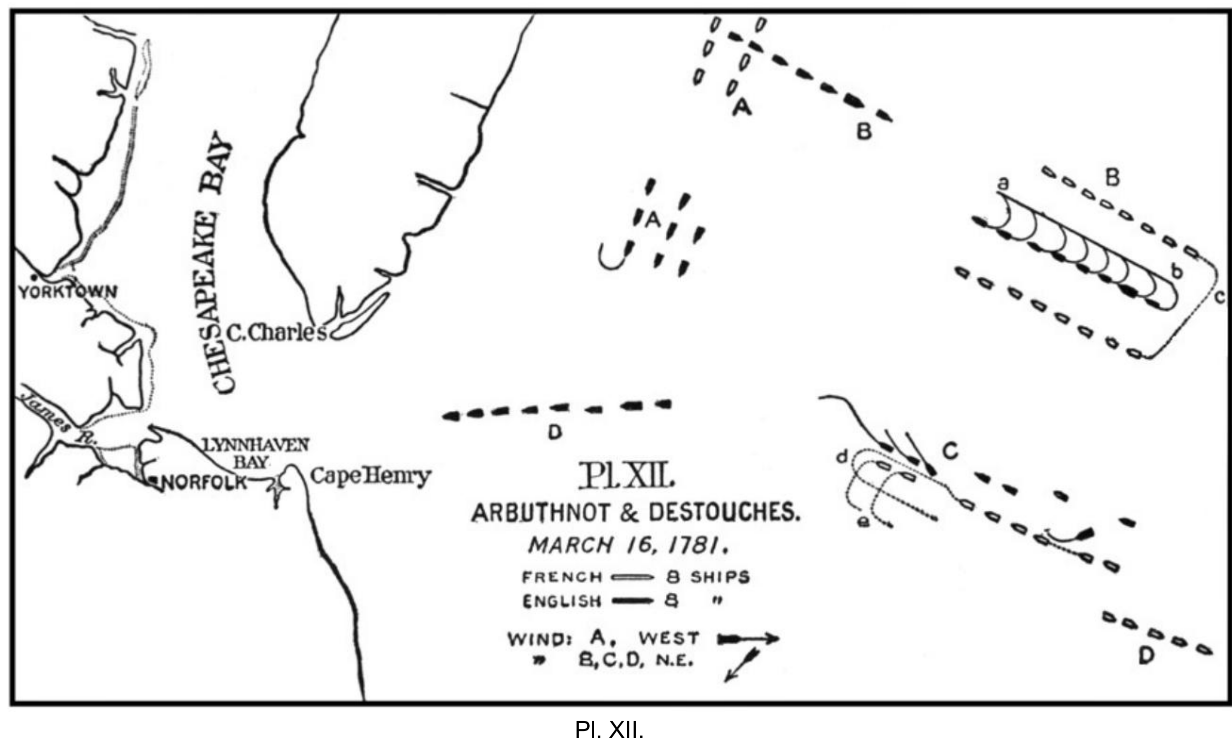
Hood se reunió con Rodney en Antigua; y De Grasse, después de permanecer poco tiempo en Fort Royal, intentó atacar la bahía de Gros Ilot, cuya posesión por los ingleses mantenía bajo vigilancia todos los movimientos de su flota. Frustrado aquí, avanzó contra Tobago, que se rindió el 2 de junio de 1781. Navegando desde allí, después de algunas operaciones menores, ancló el 26 de julio en Cap Français (ahora cabo Haytien), en la isla de Hayti.
Allí encontró esperándolo una fragata francesa procedente de los Estados Unidos, que llevaba despachos de Washington y Rochambeau, sobre los cuales iba a emprender la acción más trascendental que le hubiera tocado a cualquier almirante francés durante la gu guerra.

La invasión inglesa de los estados del sur, que comenzó en Georgia y siguió con la toma de Charleston y el control militar de los dos estados extremos, había avanzado hacia el norte a través de Camden hasta Carolina del Norte. El 16 de agosto de 1780, el general Gates fue totalmente derrotado en Camden; y durante los nueve meses siguientes, los ingleses bajo el mando de Cornwallis persistieron en sus intentos de invadir Carolina del Norte. Estas operaciones, cuya narración es ajena a nuestro tema inmediato, habían terminado por obligar a Cornwallis, a pesar de muchos éxitos en el encuentro real, a retroceder exhausto hacia la costa, y finalmente a Wilmington, en cuyo lugar se habían almacenado depósitos para tal contingencia. establecido. Su oponente, el general Greene, dirigió entonces las tropas estadounidenses hacia Carolina del Sur. Cornwallis, demasiado débil para soñar con controlar, o siquiera penetrar, en el [385] interior de un país hostil, tenía ahora que elegir entre regresar a Charleston, para asegurar allí y en Carolina del Sur el debilitado poder británico, o avanzar de nuevo hacia el norte, hacia Virginia, allí. unirse a una pequeña fuerza expedicionaria que operaba en el río James bajo el mando de los generales Phillips y Arnold. Retroceder sería una confesión de que las agotadoras marchas y combates de los meses anteriores no habían dado resultados, y el general se convenció fácilmente de que Chesapeake era el lugar adecuado para la guerra, incluso si la propia Nueva York tuviera que ser abandonada. El comandante en jefe, Sir Henry Clinton, no compartía en modo alguno esta opinión, por lo que se justificaba dar un paso sin preguntarle. "Las operaciones en Chesapeake", escribió, "corren con gran riesgo a menos que estemos seguros de una superioridad permanente en el mar. Tiemblo por las fatales consecuencias que pueden sobrevenir". Pues Cornwallis, tomando el asunto en sus propias manos, había partido de Wilmington el 25 de abril de 1781, uniéndose a los británicos ya en Petersburgo el 20 de mayo. Las fuerzas así unidas ascendían a siete mil hombres. Expulsados del campo abierto de Carolina del Sur a Charleston, quedaban ahora dos centros de poder británico: en Nueva York y en Chesapeake. Con Nueva Jersey y Pensilvania en manos de los estadounidenses, la comunicación entre ambas dependía totalmente del mar.

A pesar de sus críticas desfavorables a la acción de Cornwallis, el propio Clinton ya se había arriesgado a formar un gran destacamento en Chesapeake. Un cuerpo de mil seiscientos hombres al mando de Benedict Arnold había devastado el país de los James y quemado Richmond en enero de ese mismo año. Con la esperanza de capturar a Arnold, Lafayette había sido enviado a Virginia con un núcleo de mil doscientos soldados, y en la tarde del 8 de marzo la escuadra francesa en Newport zarpó, en movimiento concertado, para controlar las aguas de la bahía. El almirante Arbuthnot, al mando de la flota inglesa que se encontraba en la bahía de Gardiner, [145] se enteró de la partida por sus vigías y comenzó su persecución en la mañana del día 10, treinta y seis horas [386] después. Favorecido por la diligencia o por la suerte, hizo tan buen tiempo que cuando las dos flotas se vieron, un poco fuera de los cabos de Chesapeake, los ingleses iban en cabeza[146] (Lámina XII., A, A). . Inmediatamente se dirigieron al encuentro de su enemigo, quien, por su parte, formó una línea de batalla. El viento en ese momento soplaba del oeste, por lo que ninguno de los dos podía dirigirse directamente a la bahía.

Las dos flotas eran casi iguales en fuerza, había ocho barcos en cada lado; pero los ingleses tenían un barco de noventa cañones, mientras que los franceses sólo tenían una fragata pesada, que fue puesta en línea. Sin embargo, era eminentemente el caso de que la política general francesa había determinado la acción de un jefe vigoroso, y el fracaso en llevar a cabo el asunto debía recaer en la buena voluntad del comodoro Destouches, o en alguna otra causa distinta de la preferencia por los objetivos ocultos de las operaciones, de las que tanto oye el lector de historia naval francesa. El tiempo era bullicioso y amenazador, y el viento, después de virar una o dos veces, amainó hacia el nordeste, con un mar grande, pero luego estuvo propicio para entrar en la bahía. Las dos flotas estaban en ese momento amuradas a babor mar adentro, con los franceses a la cabeza, y aproximadamente en un punto en la proa de barlovento de los ingleses (B, B).
Desde esta posición se adelantaron sucesivamente a estos últimos, tomando el sotavento y ganando así el uso de sus baterías inferiores, que el mar embravecido prohibía al barómetro. Los ingleses permanecieron hasta la línea enemiga (a, b), cuando se unieron, y poco después atacaron de la manera habitual y con las habituales

resultados (C). Los tres barcos de vanguardia resultaron gravemente heridos en el aire, pero a su vez, lanzando su fuerza principalmente sobre los dos líderes del enemigo, los dañaron gravemente en cascos y aparejos. La furgoneta francesa se alejó entonces y Arbuthnot, perplejo, ordenó a su furgoneta que volviera a arrastrar el viento. El señor Destouches ejecutó entonces un movimiento muy limpio al [387] profanarse. Haciendo señales a su furgoneta para que virase en el otro rumbo (e), condujo al resto de su escuadrón junto a los barcos ingleses inutilizados y, después de darles las sucesivas andanadas de sus barcos comparativamente nuevos, se desgastó (d) y se hizo a la mar (D). Este fue el final de la batalla, en la que los ingleses ciertamente sacaron la peor parte; pero con su habitual tenacidad, al no poder perseguir a su enemigo a flote, se dirigieron a la bahía (D), se unieron con Arnold y desbarataron así los planes de los franceses y americanos, de los que tanto se había esperado. por Washington. No puede haber duda, después de una cuidadosa lectura de los relatos, de que después de la lucha los franceses tenían más fuerzas que los ingleses y, de hecho, reclamaron la victoria; sin embargo, los objetivos ulteriores de la expedición no los tentaron nuevamente a intentar la cuestión con una flota de aproximadamente su tamaño.



Pl. XII. Listar

Estando así abierto el camino del mar y mantenido con fuerza, dos mil tropas inglesas más que zarparon de Nueva York llegaron a Virginia el 26 de marzo, y la posterior llegada de Cornwallis en mayo elevó el número a siete mil. Las operaciones de las fuerzas contendientes durante los meses de primavera y verano, en los que Lafayette comandaba a los estadounidenses, no conciernen a nuestro tema. A principios de agosto, Cornwallis, siguiendo órdenes de Clinton, retiró sus tropas a la península entre los ríos York y James y ocupó Yorktown.

Washington y Rochambeau se habían reunido el 21 de mayo y decidieron que la situación exigía que el esfuerzo de la flota francesa de las Indias Occidentales, cuando llegara, debía dirigirse contra Nueva York o Chesapeake. Éste era el tenor del despacho encontrado por De Grasse en Cap Français, y mientras tanto los generales aliados dirigieron sus tropas hacia Nueva York, donde estarían [388] disponibles para lograr un objetivo, y más cerca del segundo si tenían que dirigirse a él. él.

En cualquier caso, el resultado, en opinión tanto de Washington como del gobierno francés, dependía de un poder marítimo superior; pero Rochambeau había notificado en privado al almirante que prefería Chesapeake como escenario de las operaciones previstas y, además, el gobierno francés se había negado a proporcionar los medios para un asedio formal de Nueva York. Por lo tanto, la empresa asumió la forma de una combinación militar extensa, que dependía de la facilidad y rapidez de los movimientos y de cegar los ojos del enemigo ante el objetivo real, propósitos a los que se prestaban admirablemente las cualidades peculiares de una armada. La distancia más corta a recorrer, la mayor profundidad del agua y el pilotaje más fácil del Chesapeake eran otras razones que recomendarían el plan al juicio de un marinero; y De Grasse lo aceptó de buena gana, sin poner dificultades ni exigir modificaciones que hubieran implicado discusión y demora.

Tomada su decisión, el almirante francés actuó con gran sensatez, prontitud y vigor. El

La misma fragata que traía despachos desde Washington fue devuelta, de modo que el 15 de agosto los generales aliados supieron de la prevista llegada de la flota. El gobernador de Cap Français perdonó a 3.500 soldados, con la condición de que un escuadrón español anclara en el lugar, que De Grasse consiguió. También consiguió del gobernador de La Habana el dinero que los americanos necesitaban con urgencia; y finalmente, en lugar de debilitar sus fuerzas enviando convoyes a Francia, como había deseado la corte, llevó todos los barcos disponibles a Chesapeake. Para ocultar su llegada el mayor tiempo posible, pasó por el canal de las Bahamas, como ruta menos frecuentada, y el 30 de agosto ancló en la bahía de Lynnhaven, justo dentro de los cabos de Chesapeake, con veintiocho barcos de la Armada. -línea. Tres días antes, el 27 de agosto, la escuadra francesa de Newport, ocho barcos de línea con cuatro fragatas y dieciocho transportes al mando del señor de Barras, zarpó hacia la cita; haciendo, sin embargo, un amplio circuito [389] mar adentro para evitar a los ingleses. Esta medida era tanto más necesaria cuanto que la artillería de asedio francesa estaba con ella. Las tropas al mando de Washington y Rochambeau habían cruzado el Hudson el 24 de agosto, avanzando hacia la cabecera de la bahía de Chesapeake. Así, las diferentes fuerzas armadas, tanto terrestres como marítimas, estaban convergiendo hacia su objetivo, Cornwallis.

Los ingleses tuvieron mala suerte en todos los sentidos. Rodney, al enterarse de la partida de De Grasse, envió catorce barcos de línea al mando del almirante Hood a América del Norte y él mismo zarpó hacia Inglaterra en agosto, debido a problemas de salud. Hood, siguiendo la ruta directa, llegó a Chesapeake tres días antes que De Grasse, miró hacia la bahía y, al encontrarla vacía, se dirigió a Nueva York. Allí se encontró con cinco barcos de línea al mando del almirante Graves, quien, como oficial superior, tomó el mando de toda la fuerza y zarpó el 31 de agosto hacia Chesapeake, con la esperanza de interceptar a De Barras antes de que pudiera unirse a De Grasse. No fue hasta dos días después que Sir Henry Clinton se convenció de que los ejércitos aliados habían ido contra Cornwallis y estaban demasiado lejos para ser alcanzados.

El almirante Graves quedó dolorosamente sorprendido, al llegar a Chesapeake, al encontrar anclada allí una flota que, por su número, sólo podía ser enemiga. Sin embargo, se puso a enfrentarlo y, cuando De Grasse se puso en marcha, permitiendo que se contaran sus barcos, la sensación de inferioridad numérica (diecinueve contra veinticuatro) no disuadió al almirante inglés de atacar. La torpeza de su método, sin embargo, traicionó su valentía; muchos de sus barcos fueron tratados con rudeza, sin que se obtuviera ninguna ventaja. De Grasse, esperando a De Barras, permaneció fuera cinco días, manteniendo a la flota inglesa en juego sin entrar en acción; luego, al regresar a puerto, encontró a De Barras anclado a salvo. Graves regresó a Nueva York y con él desapareció la última esperanza de socorro que alegraría los ojos de Cornwallis. El asedio se soportó constantemente, pero el control del mar sólo hizo posible una solución: las fuerzas inglesas se rindieron el 19 de octubre de 1781. Con este desastre, la esperanza de someter las [390] colonias murió en Inglaterra. El conflicto duró un año más, pero no se emprendieron operaciones serias.

En la conducción de las operaciones inglesas, que desgraciadamente terminaron así, hubo mala gestión y mala suerte. El destacamento de Hood podría haberse reforzado con varios barcos de Jamaica si se hubieran cumplido las órdenes de Rodney . El barco de despacho, también, enviado por él al almirante Graves, al mando en Nueva York, encontró a ese oficial ausente en un crucero hacia el este, con miras a interceptar ciertos suministros muy importantes que habían sido enviados por el agente estadounidense en Francia. La Corte Inglesa había puesto gran énfasis en cortar este convoy; pero, con el conocimiento que tenía de la fuerza que lo acompañaba, el almirante probablemente fue desacertado al abandonar él mismo su cuartel general, con toda su flota, en el momento en que la proximidad de la temporada de huracanes en las Indias Occidentales dirigía las operaciones activas. de las armadas hacia el continente. Como consecuencia de su ausencia, aunque los despachos de Rodney fueron enviados inmediatamente por el oficial superior en Nueva York y el barco que los transportaba fue conducido a tierra por cruceros enemigos, Graves no supo su contenido hasta su regreso al puerto, el 16 de agosto.
La información enviada por Hood sobre su llegada también fue interceptada. Después de la llegada de Hood, no parece que haya habido un retraso evitable en hacerse a la mar; pero parece haber habido un error de cálculo en la dirección dada a la flota. Se sabía que De Barras había zarpado de Newport con ocho barcos, probablemente con destino a Chesapeake, sin duda para efectuar una unión con De Grasse; y se ha señalado juiciosamente que si Graves hubiera tomado su zona de crucero cerca de los Cabos, pero fuera de la vista de tierra, difícilmente habría podido no caer junto a él con una fuerza abrumadora. Sabiendo lo que ahora se sabe, esto sin duda hubiera sido lo correcto; pero el almirante inglés tenía información imperfecta. En ninguna parte se esperaba que los franceses aportaran tanta fuerza; y Graves perdió información que debería haber recibido, en cuanto a su número, por el descuido de [391] sus cruceros estacionados frente a Chesapeake. A estos se les había ordenado que siguieran navegando, pero ambos estaban anclados bajo el cabo Henry cuando la aparición de De Grasse les cortó la fuga. Uno fue capturado y el otro conducido río arriba. Ninguna circunstancia contribuyó más al resultado general que la negligencia de estos dos oficiales subordinados, por la cual Graves perdió esa información tan importante. Es fácil concebir cómo se habrían visto afectados sus movimientos si hubiera sabido dos días antes que De Grasse había traído veintisiete o veintiocho velas de línea; Cuán natural habría sido la conclusión, en primer lugar, de atacar a De Barras, con quien sus propios diecinueve años podían hacer frente con creces. "Si el almirante Graves hubiera logrado

capturando aquella escuadra, habría paralizado mucho al ejército sitiador [tenía el tren de asedio a bordo], si no hubiera impedido del todo sus operaciones; habría puesto a las dos flotas casi en igualdad numérica, habría detenido el progreso de las armas francesas durante el año siguiente en las Indias Occidentales y posiblemente habría creado tal espíritu de discordia entre franceses y estadounidenses. 150] que habría hundido a estos últimos en las más bajas profundidades de la desesperación, de la que sólo fueron liberados con la llegada de las fuerzas bajo el mando de De Grasse." [151] Estos son comentarios verdaderos y sobrios sobre la estrategia naval.

Con respecto a las tácticas del almirante, bastará decir que la flota fue llevada a la batalla casi como Byng tomó la suya; que se produjeron percances muy similares; y que, al atacar veinticuatro barcos con diecinueve, siete, al mando del capaz oficial Hood, no pudieron entrar en acción, debido a las disposiciones tomadas.

Del lado francés, a De Grasse hay que atribuirle un grado de energía, previsión y determinación sorprendentes en vista de sus [392] fracasos en otros momentos. La decisión de llevarse todos los barcos consigo, lo que lo hacía independiente de cualquier fallo por parte de De Barras; el paso por el Canal de las Bahamas para ocultar sus movimientos; la dirección con la que obtuvo de las autoridades militares españolas y francesas el dinero y las tropas requeridas; la previsión que le llevó, ya el 29 de marzo, poco después de abandonar Brest, a escribir a Rochambeau para que se enviaran prácticos costeros americanos a Cap Français; la frialdad con la que mantuvo entretenido a Graves hasta que entró el escuadrón de De Barras son puntos dignos de admiración. Los franceses también contaron con el poder del almirante para detener los doscientos barcos mercantes, el "West India Trade", que esperaban el convoy en Cap Français, donde permanecieron desde julio hasta noviembre, cuando el cierre de las operaciones le dejó en libertad para convoyar. ellos con barcos de guerra. El incidente ilustra una debilidad de un país mercantil con un gobierno representativo, en comparación con una nación puramente militar. "Si el gobierno británico", escribió un oficial de ese día, "hubiera sancionado o un almirante británico hubiera adoptado tal medida, uno habría sido expulsado y el otro habría sido ahorcado". [152] Rodney al mismo tiempo Había considerado necesario separar cinco barcos de línea con convoyes, mientras que media docena más regresaba a casa con el comercio desde Jamaica.

Es más fácil criticar la división de la flota inglesa entre las Indias Occidentales y América del Norte en los años sucesivos 1780 y 1781, que darse cuenta de lo embarazoso de la situación. Esta situación embarazosa no era más que el reflejo de la dificultad militar de la posición de Inglaterra, en todo el mundo, en esta gran y desigual guerra.
Inglaterra quedó en todas partes superada y avergonzada, como siempre lo ha estado como imperio, por el número de sus puntos expuestos. En Europa, la flota del Canal de la Mancha fue empujada más de una vez a sus puertos por fuerzas abrumadoras. Gibraltar, estrechamente bloqueado por tierra y mar, sólo se mantuvo vivo en su desesperada resistencia gracias a la habilidad de los marineros [393] ingleses que triunfaron sobre la incapacidad y las discordias de sus enemigos combinados. En las Indias Orientales, Sir Edward Hughes encontró en Suffren un oponente tan superior a él en número como De Grasse a Hood, y de mucha mayor habilidad. Menorca, abandonada por el gobierno local, cayó ante fuerzas superiores, como se ha visto caer, una por una, las menos importantes de las Antillas inglesas. La posición de Inglaterra desde el momento en que Francia y España iniciaron su guerra marítima fue defensiva en todas partes, excepto en América del Norte; y, por tanto, desde el punto de vista militar, era esencialmente falsa. Ella esperaba en todas partes ataques que los enemigos, siempre superiores, podían realizar a su elección y en su propio momento. América del Norte no fue realmente una excepción a esta regla, a pesar de algunas operaciones ofensivas que de ninguna manera dañaron a sus enemigos reales, es decir, navales.

Así situada, y dejando de lado cuestiones de orgullo o sensibilidad nacional, ¿qué le prescribió la sabiduría militar a Inglaterra? La pregunta constituiría un estudio admirable para un investigador militar y no debe responderse de improviso, pero se pueden señalar ciertas verdades evidentes. En primer lugar, se debería haber determinado qué parte del imperio atacado era más necesario preservar. Después de las propias islas británicas, las colonias norteamericanas eran las posesiones más valiosas a los ojos de la Inglaterra de aquella época. A continuación se debería haber decidido cuáles otros, por su importancia natural, valían más la pena preservar y por su propia fuerza inherente, o la del imperio, que era principalmente fuerza naval, con mayor seguridad podría mantenerse. En el Mediterráneo, por ejemplo, Gibraltar y Mahón eran posiciones muy valiosas. ¿Se podrían celebrar ambos?

¿A cuál era más fácil llegar y apoyar la flota? Si probablemente no se hubiera podido defender a ambos, uno debería haber sido francamente abandonado y la fuerza y los esfuerzos necesarios para su defensa deberían haberse llevado a otra parte. Así, en las Indias Occidentales, las evidentes ventajas estratégicas de Barbados y Sta. Lucía ordenó el abandono de las otras islas pequeñas por parte de las guarniciones tan pronto como la flota fuera bastante superada en número, si no antes. El caso de una isla tan grande [394] como Jamaica debe estudiarse por separado, así como con referencia a la cuestión general. Una isla así puede ser tan autosuficiente como para desafiar cualquier ataque que no sea uno de gran fuerza y número, y eso atraería con razón a toda la fuerza inglesa desde las estaciones de barlovento en Barbadoes y Sta. Lucía.

Con la defensa así concentrada, la gran arma de Inglaterra, la marina, debería haberse utilizado vigorosamente en la ofensiva. La experiencia ha enseñado que las naciones libres, los gobiernos populares, rara vez se atreverán a eliminar por completo la fuerza que se encuentra entre un invasor y sus costas o capital. Por lo tanto, cualquiera que sea la sabiduría militar de

Al enviar la flota del Canal de la Mancha a buscar al enemigo antes de que se uniera, es posible que el paso no hubiera sido posible. Pero en puntos menos vitales el ataque de los ingleses debería haber anticipado el de los aliados. Esto fue especialmente cierto en el escenario de la guerra que hasta ahora se ha considerado. Si América del Norte fuera el primer objetivo, Jamaica y las otras islas deberían haberse arriesgado audazmente. Corresponde a Rodney decir que afirma que sus órdenes a los almirantes en Jamaica y Nueva York fueron desobedecidas en 1781, y que a esto se debió la inferioridad numérica de la flota de Graves.

Pero, ¿por qué, en 1780, cuando la partida de De Guichen hacia Europa dejó a Rodney notablemente superior en número durante su breve visita a América del Norte, del 14 de septiembre al 14 de noviembre, no se habría hecho ningún intento de destruir el destacamento francés de siete barcos? de primera línea en Newport? Estos barcos habían llegado allí en julio; pero aunque inmediatamente habían fortalecido su posición mediante movimientos de tierra, la noticia de la aparición de Rodney frente a la costa provocó gran alarma. Una quincena transcurrida por Rodney en Nueva York y por los franceses ocupados en el trabajo, colocó a estos últimos, en su propia opinión, en condiciones de desafiar a toda la fuerza naval de Inglaterra. "Temimos dos veces, y sobre todo en el momento de la llegada de Rodney", escribió el jefe del Estado Mayor de la escuadra francesa, "que los ingleses pudieran atacarnos en el mismo camino; y hubo un espacio de tiempo durante el cual tal empresa No habría sido un acto de temeridad. Ahora [20 de octubre], [395] el fondeadero está fortificado para que podamos desafiar allí a toda la fuerza naval de Inglaterra."[153]

La posición así adoptada por los franceses fue sin duda muy fuerte.[154] Formaba un ángulo de reentrada de poco más de noventa grados, contenido por líneas trazadas desde Goat Island hasta lo que entonces se llamaba Brenton's Point, el sitio del actual Fort Adams por un lado, y Rose Island por el otro. En el flanco derecho de la posición, Rose Island recibió una batería de treinta y seis cañones de 24 libras; mientras que se colocaron doce cañones del mismo tamaño en el flanco izquierdo de Brenton's Point. Entre las islas Rose y Goat, cuatro barcos, dispuestos en línea oeste-noroeste, se acercaron a la entrada y rastrillaron a una flota que se acercaba; mientras que otros tres, entre Goat Island y Brenton's Point, cruzaron su fuego en ángulo recto con los cuatro primeros.

Por otro lado, los vientos de verano soplan directamente hacia la entrada, a menudo con gran fuerza. Ni siquiera un barco atacante considerablemente averiado podía llegar a su posición de destino, y una vez confundido con la línea enemiga, las baterías costeras serían neutralizadas. La obra en Rose Island ciertamente, la de Brenton's Point probablemente, tenía menos altura que las dos baterías superiores de un barco de línea, y podía ser superada en número. No podrían haber sido casamatas, e indiscutiblemente podrían haber sido silenciados por las metrallas de los barcos que podrían haber sido lanzados contra ellos. Se podía llegar a Rose Island por el frente y por el flanco oeste en doscientos metros, y por el norte en media milla. No había nada que impidiera que este flanco derecho de los franceses, incluida la línea de barcos, fuera enfilado y aplastado por los barcos ingleses que ocupaban posiciones al oeste de la isla Rose. Los puntos esenciales de corta distancia y altura superior fueron así posibles para la flota inglesa, que ascendía a veinte [396] frente a siete del enemigo. Si logra destruir el transporte marítimo y reducir la isla Rose, podría encontrar fondeadero más arriba en la bahía y esperar un viento favorable para retirarse. En opinión de un distinguido oficial naval inglés de la época, [155] muy familiarizado con el terreno, no había duda del éxito de un ataque; y lo instó con frecuencia a Rodney, ofreciéndose a pilotear el barco líder. La seguridad que sienten los franceses en esta posición y la aquiescencia de los ingleses en esa seguridad marcan claramente la diferencia de espíritu entre esta guerra y las guerras de Nelson y Napoleón.

Sin embargo, no se considera aquí simplemente como una operación aislada, sino en relación con la guerra universal. Inglaterra estuvo en todas partes a la defensiva, con números inferiores. Desde tal posición no hay salvación excepto por una acción vigorosa casi hasta la desesperación. "Es imposible para nosotros", escribió con gran verdad el Primer Lord del Almirantazgo a Rodney, "tener una flota superior en todas partes; y a menos que nuestros comandantes en jefe adopten la gran línea, como lo hace usted, y Si consideramos todos los dominios del rey bajo su cuidado, nuestros enemigos deben encontrarnos desprevenidos en alguna parte y defender su posición contra nosotros." [156] Se impusieron a los comandantes ingleses ataques que considerados en sí mismos podrían considerarse injustificables. La armada aliada era la clave de la situación, y sus grandes destacamentos, como en Newport, deberían haber sido aplastados a cualquier riesgo. El efecto de tal línea de acción sobre la política del gobierno francés es materia de especulación, sobre la cual el presente autor no tiene dudas; pero ningún oficial inglés al mando en jefe estuvo a la altura de la situación, con la excepción de Hood y posiblemente de Howe. Rodney era ahora viejo, estaba enfermo y, aunque tenía una gran [397] habilidad, era más un táctico cuidadoso que un gran almirante.

La derrota de Graves y la posterior rendición de Cornwallis no pusieron fin a las operaciones navales en el hemisferio occidental. Por el contrario, una de las hazañas tácticas más interesantes y la victoria más brillante de toda la guerra aún estaban por adornar la bandera inglesa en las Indias Occidentales; pero con los acontecimientos de Yorktown se cierra el interés patriótico para los estadounidenses. Antes de abandonar esa lucha por la independencia, hay que afirmar nuevamente que su final exitoso, al menos en una fecha tan temprana, se debió al control del mar, al poder marítimo en manos de los franceses, y

su distribución indebida por parte de las autoridades inglesas. Esta afirmación puede basarse con seguridad en la autoridad de un hombre que, por encima de todos los demás, conocía a fondo los recursos del país, el temperamento del pueblo, las dificultades de la lucha, y cuyo nombre sigue siendo la mayor garantía de solidez y confianza. buen sentido y patriotismo tranquilos y imperturbables.

La nota clave de todas las declaraciones de Washington se encuentra en el "Memorando para concertar un plan de operaciones con el ejército francés", fechado el 15 de julio de 1780 y enviado por manos de Lafayette:

> "El Marqués de Lafayette tendrá el placer de comunicar las siguientes ideas generales al Conde de Rochambeau y el Caballero de Ternay, según los sentimientos de los asegurados:
>
> "I. En cualquier operación, y bajo todas las circunstancias, una superioridad naval decisiva debe ser considerada como un principio fundamental y la base de la que, en última instancia, debe depender toda esperanza de éxito".

Esta, sin embargo, aunque es la expresión más formal y decisiva de las opiniones de Washington, no es más que una entre muchas otros igualmente distintos. Así, escribiendo a Franklin el 20 de diciembre de 1780, dice:

> "Decepcionados por la segunda división de tropas francesas [bloqueadas en Brest], pero sobre todo por la esperabamos la superioridad naval, que era el eje sobre el que giraba todo, nos hemos visto obligados a pasar una campaña inactiva después de una perspectiva [398] halagadora al inicio de la misma... Últimamente nos hemos visto obligados a convertirnos en espectadores de una sucesión de destacamentos del ejército en Nueva York en ayuda de Lord Cornwallis; mientras que nuestra debilidad naval y la disolución política de una gran parte de nuestro ejército, nos impiden contrarrestarlos en el sur o aprovecharlos aquí ".

Un mes después, el 15 de enero de 1781, en una carta memorando al coronel Laurens, enviado en misión especial a Francia, dice:

> "Después de un préstamo de dinero, el objetivo más interesante es una constante superioridad naval en estas costas. Esto reduciría instantáneamente al enemigo a una posición defensiva difícil... De hecho, no se puede concebir cómo podrían subsistir una gran fuerza en este país, si tuviéramos el mando de los mares para interrumpir el envío regular de suministros desde Europa. . Esta superioridad, con una ayuda monetaria, nos permitiría convertir la guerra en una ofensiva vigorosa. Para nosotros, este parece ser uno de dos puntos decisivos".

En otra carta dirigida a la misma persona, entonces en París, fechada el 9 de abril, escribe:

> "Si Francia retrasa una ayuda poderosa y oportuna en la situación crítica de nuestros asuntos, no nos servirá de nada si lo intenta en el futuro... ¿Por qué necesito entrar en detalles, cuando se puede declarar en una palabra que estamos al final de nuestras ataduras, y que ahora o nunca nuestra liberación debe llegar? ¿Qué fácil sería replicar el propio juego del enemigo contra ellos, si pudiera hacerse compatible con el plan general de la guerra para mantener una flota superior? siempre en estos mares, y Francia nos pondría en condiciones de ser activos adelantándonos dinero."

Barcos y dinero son el peso de su grito. El 23 de mayo de 1781, escribe al Caballero de la Luzerne: "No veo cómo es posible dar un apoyo eficaz a los Estados del Sur y evitar los males que amenazan, mientras somos inferiores en fuerza naval en estos mares. " A medida que avanza la temporada de operaciones activas, sus declaraciones son más frecuentes y urgentes. Al general de división Greene, que lucha con sus dificultades en Carolina del Sur, le escribe el 1 de junio de 1781: "Nuestros asuntos han sido considerados [399] atentamente desde todos los puntos de vista, y finalmente se decidió atacar Nueva York, con preferencia a una operación del Sur, ya que no habíamos decidido el dominio del agua". A Jefferson, 8 de junio: "Si los Estados vecinos me apoyan en la forma que espero, espero que el enemigo se verá reducido a la necesidad de retirar parte de sus fuerzas del sur para apoyar a Nueva York, o correrán el riesgo más inminente de ser expulsados de ese puesto, que para ellos es invaluable, y si, por una afortunada coincidencia de circunstancias, obtuviéramos una superioridad naval, su ruina sería inevitable... Mientras sigamos siendo inferiores en el mar ... la política dicta que la ayuda debe intentarse mediante desvío en lugar de enviar refuerzos inmediatamente al punto en peligro", es decir, al Sur. A Rochambeau, 13 de junio: "Su Excelencia recordará que Nueva York era considerado por nosotros como el único objetivo practicable en las circunstancias actuales; pero si pudiéramos asegurar una superioridad naval, tal vez encontraríamos otros más practicables e igualmente aconsejables. " El 15 de agosto se recibieron las cartas de De Grasse anunciando su partida hacia Chesapeake, y desde entonces la correspondencia de Washington está repleta de intensos preparativos para la campaña en Virginia, basada en la flota largamente retrasada. El desánimo de De Grasse y su propósito de

hacerse a la mar, al enterarse de que la flota inglesa en Nueva York había sido reforzada, sacó una carta apelativa fechada el 25 de septiembre, que es demasiado larga para citarla; pero el peligro pasó, la confianza de Washington regresa.
El día después de la capitulación, escribe a De Grasse: "La rendición de York... cuyo honor pertenece a Su Excelencia, ha anticipado mucho [en el tiempo] nuestras anticipaciones más optimistas". Luego continúa instando a realizar nuevas operaciones en el Sur, dado que aún quedaba gran parte de la buena temporada: "La superioridad naval general de los británicos, antes de su llegada, les dio ventajas decisivas en el Sur, en el rápido transporte de sus tropas y provisiones, [400] mientras que las inmensas marchas terrestres de nuestros socorros, demasiado tardías y costosas desde todos los puntos de vista, nos sometían a ser derrotados en detalle. De Vuestra Excelencia dependerá, por tanto, terminar la guerra.
De Grasse rechaza esta solicitud, pero insinúa su intención de cooperar en la campaña del próximo año, Washington acepta inmediatamente: "Con Su Excelencia no necesito insistir en la indispensable necesidad de una fuerza marítima capaz de darle un dominio absoluto en estos mares. .... Habrás observado que, cualesquiera que sean los esfuerzos que hagan los ejércitos terrestres, la marina debe tener el voto decisivo en la presente contienda." Quince días después, el 15 de noviembre, escribe a Lafayette, que está a punto de zarpar hacia Francia:

> "Como usted expresó su deseo de conocer mis sentimientos con respecto a las operaciones de la próxima campaña, declararé, sin tedioso despliegue de razonamiento, en una palabra que debe depender absolutamente de la fuerza naval que se emplee en estos mares, y de la "Ninguna fuerza terrestre puede actuar decisivamente a menos que vaya acompañada de una superioridad marítima... No existía ninguna duda, ni existe en este momento, en la mente de nadie, de la total extirpación de la fuerza británica en las Carolinas y Georgia, si el Conde de Grasse hubiera podido prolongar su cooperación dos meses más."

Tal fue, en opinión del venerado comandante en jefe de los ejércitos americanos, la influencia del poder marítimo en la contienda que dirigió con tanta habilidad y tanta paciencia infinita, y que, en medio de innumerables pruebas y desalientos, llevó a cabo. a un final glorioso.

Se observará que la causa americana quedó reducida a estos estrechos, a pesar de las grandes y reconocidas pérdidas del comercio británico por los cruceros de los aliados y por los corsarios americanos. Este hecho, y los pequeños resultados de la guerra general, dominada como estuvo por la idea de destruir el comercio, muestran claramente el efecto secundario e indeciso de tal política sobre las grandes cuestiones de la guerra.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[129] Martín: Historia de Francia.

[130] Este retraso se debió a las calmas. Envío de Howe, Revista para caballeros, 1778.

[131] La mayoría de los relatos dicen entre Goat Island y Canonicut; pero la posición dada parece más probable. Los nombres "Cabra" y "Gould" (a menudo escrito "Oro") se confunden fácilmente. Desde que escribió lo anterior, el autor se ha visto favorecido con la vista de un mapa manuscrito contemporáneo obtenido en París, que muestra el fondeadero cerca de Canonicut y al lado de Coaster's Harbour Island; este último está marcado como "L'Isle d'Or ou Golde Isle". El boceto, aunque preciso en sus detalles principales, parece más auténtico porque sus errores son los que fácilmente podría cometer un extranjero, durante una estancia apresurada y emocionante de veinticuatro horas.

[132] "La llegada de la flota francesa a las costas de América es un acontecimiento grande y sorprendente; pero sus operaciones se han visto perjudicadas por una serie de circunstancias imprevistas y desfavorables, que, si bien no deben restar mérito y buena intención de nuestro gran aliado, han disminuido en gran medida la importancia de sus servicios. La duración del viaje, en primer lugar, fue una desgracia mayúscula, porque si hubiera tenido lugar incluso uno de longitud común, Lord Howe, con los británicos los barcos de guerra y todos los transportes en el río Delaware, inevitablemente debieron haber caído; y Sir Henry Clinton debió haber tenido mejor suerte que la que comúnmente se les dispensa a los hombres de su profesión en tales circunstancias, si él y sus tropas no hubieran compartido al menos El largo viaje del Conde d'Estaing fue seguido por un descubrimiento desfavorable en Hook, que nos perjudicó en dos aspectos: primero, en la derrota de la empresa en Nueva York y de los barcos y tropas en ese lugar. lugar, y luego en la demora ocasionada en determinar la profundidad del agua sobre la barra que era esencial para su entrada al puerto de Nueva York. Y, además, después

Aunque la empresa en Rhode Island había sido planeada y estaba en el momento de ejecutarse, que Lord Howe con los barcos británicos interviniera simplemente para crear una distracción y sacar a la flota francesa de la isla fue nuevamente desafortunado, ya que el Conde no había regresado en el camino. el 17 a la isla, aunque salió de ella el día 10; por lo que las operaciones terrestres se retrasaron y todo quedó sujeto a un aborto espontáneo en caso de la llegada del escuadrón de Byron."— Carta de Washington, 20 de agosto de 1778.

[133] Ver página 426.

[134] La posición de D'Estaing fondeada está marcada por el ancla en la Placa X.

[135] De uno de ellos, el "Monmouth", sesenta y cuatro (a'), se dice que los oficiales del buque de bandera francesa brindaron por la salud del capitán del "pequeño barco negro". Los nombres de los barcos, como los de las familias, suelen tener una trayectoria marcada. Un antiguo "Monmouth", veinte años antes, había atacado y tomado, prácticamente en solitario, el "Foudroyant", de ochenta y cuatro años, uno de los mejores barcos de la marina francesa.
Luego estaba al mando del capitán Gardiner, quien, habiendo comandado el barco de Byng en la batalla que condujo a su ejecución, se sintió conmovido por su mortificación por el resultado de ese asunto a atreverse a situaciones tan desesperadas y, por lo tanto, perdió la vida. El mismo barco, castigado aquí tan severamente frente a Granada, se encontrará en una lucha igual de tenaz, bajo el mando de otro capitán, tres años después en la India.

[136] La línea BC muestra la dirección final de la línea de batalla francesa; el barco de sotavento (o) había virado y se encontraba a o', mientras los demás barcos tomaban posiciones a su estela. Aunque no se indica expresamente, Byron sin duda formó de la misma manera en una línea paralela. En esta nueva línea serían fácilmente recibidos los barcos inutilizados (c'), que difícilmente habrían podido seguir el rumbo que llevaban.

[137] Caballero: Hist. de la Marina Francesa.

[138] Guérin: Hist. Marítimo.

[139] Drinkwater, en su Historia del asedio de Gibraltar, explica que el almirante español creía que Rodney no acompañaría al convoy hasta el Estrecho, sino que se había separado de él. No detectó su error hasta demasiado tarde.

[140] El lugar donde se libró la batalla lo indican las banderas cruzadas.

[141] Los barcos negros, en la posición A, representan los barcos ingleses que se dirigen hacia el centro y la retaguardia franceses. La línea vr es la línea de batalla desde la furgoneta hasta la parte trasera antes de atacar. Las posiciones v', r', son las de los barcos de vanguardia y de retaguardia después de virar amurados a babor, cuando los franceses llevaban.

[142] En una severa reprimenda dirigida por Rodney al capitán Carkett, al mando del barco líder de la línea inglesa, dice: "Tu liderazgo en la forma en que lo hiciste indujo a otros a seguir tan mal ejemplo; y por lo tanto, olvidando que la señal para la línea estaba a sólo dos cables de distancia entre sí, la división de vanguardia fue conducida por vosotros a más de dos leguas de distancia de la división central, que por lo tanto quedó expuesta a la mayor fuerza del enemigo y no estaba debidamente apoyada" (Life , vol.ip 351). Según todas las reglas del sentido común táctico, parecería que los otros barcos deberían haberse alejado de su siguiente popa, es decir, deberían haberse acercado hacia el centro. En conversación con Sir Gilbert Blane, que no estaba en esta acción, Rodney declaró que la línea francesa se extendía cuatro leguas de largo, "como si De Guichen pensara que intentábamos huir de él" (Naval Chronicle, vol. xxv. p. 402).

[143] Historia de la Revolución Americana.

[144] Para las razones de Rodney, consulte su Vida, vol. i. págs. 365-376.

En el extremo este de Long Island. [145]

[146] Los franceses atribuyen esta desventaja al hecho de que algunos de sus barcos no estaban recubiertos de cobre.

[147] Se puede inferir con seguridad que el gobierno francés no estaba satisfecho con la acción del señor Destouches por su demora en recompensar a los oficiales del escuadrón, lo que provocó mucho sentimiento y protestas muy vivas. Los franceses afirmaron que Arbuthnot fue abucheado en las calles de Nueva York y su gobierno lo destituyó. Esto último es un error, ya que regresó a su casa por petición propia; pero lo primero es bastante probable. Ambos comandantes revirtieron en este caso la política naval habitual de sus naciones.

[148] Bancroft: Historia de los Estados Unidos.

[149] Vida de Rodney, vol. ii. pag. 152; Secretario: Tácticas navales, pag. 84.

[150] De Barras no había querido ir a Chesapeake, temiendo ser interceptado por una fuerza superior, y sólo había cedido a las solicitudes de Washington y Rochambeau.

[151] Investigaciones navales: Capitán Thomas White, RN

[152] Blanco investigaciones navales.

[153] Bouchon. La Marine de Luis XVI., p. 281. Bajo un título bastante engañoso, esta obra es en realidad una extensa biografía de Liberge de Granchain, jefe de estado mayor de la escuadra francesa al mando de Ternay.

[154] Diario de un oficial francés, 1781; Revista de Historia Americana de marzo de 1880. Las obras en el momento de la visita de Rodney a Nueva York estaban sin duda menos completas que en 1781. Esta autoridad, un año después, da a la obra en Rose Island veinte cañones de 36 libras.

[155] Sir Thomas Graves, después segundo al mando de Nelson en el ataque a Copenhague en 1801, una empresa tan desesperada y rodeada de mayores dificultades de pilotaje que la que aquí se propugna. Véase memoria biográfica, Crónica Naval, vol. viii.

[156] La vida de Rodney, vol. IP402.

---

[401]

ToC

CAPÍTULO XI.

Guerra Marítima en Europa, 1779-1782.

El último capítulo se cerró con las opiniones de Washington, expresadas de muchas maneras y en muchas ocasiones, sobre el efecto del poder marítimo en la lucha por la independencia americana. Si el espacio lo permitiera, estas opiniones podrían verse ampliamente reforzadas por declaraciones similares de Sir Henry Clinton, el comandante en jefe inglés.[157] En Europa los resultados giraron aún más enteramente sobre el mismo factor. Allí los aliados tenían tres objetivos distintos, en cada uno de los cuales Inglaterra se mantuvo estrictamente a la defensiva. El primero de ellos fue la propia Inglaterra, que implicaba, como paso preliminar a una invasión, la destrucción de la flota del Canal de la Mancha, proyecto que, si se considera seriamente, difícilmente se puede decir que se haya intentado seriamente; el segundo fue la reducción de Gibraltar; el tercero, la toma de Menorca. Sólo este último tuvo éxito. Inglaterra se vio amenazada tres veces por una flota muy superior y tres veces la amenaza resultó inofensiva. Tres veces Gibraltar quedó reducido a estrechos; tres veces se vio aliviado por la dirección y la fortuna de los marineros ingleses, a pesar de las abrumadoras dificultades.

Después de la acción de Keppel frente a Ouessant, no tuvo lugar ningún encuentro general entre flotas en los mares europeos durante el año 1778 y la primera mitad de 1779. Mientras tanto, España se acercaba a una ruptura con Inglaterra y a una alianza activa con Francia. Ella declaró la guerra el 16 de junio de 1779; pero ya el 12 de abril se había firmado un tratado entre los dos reinos borbónicos que implicaba una guerra activa contra Inglaterra. Según sus términos, se emprendería la invasión de Gran Bretaña o Irlanda, se harían todos los esfuerzos posibles para recuperar para España, Menorca, Pensacola [402] y Mobile, y las dos cortes se comprometían a no conceder ni paz, ni tregua, ni suspensión de hostilidades, hasta que Gibraltar debería ser restaurado.[158]

La declaración de guerra se retuvo hasta que estuviera listo para atacar; pero el gobierno inglés, sin duda, debería haber estado en guardia ante las tensas relaciones entre los dos países y preparado para impedir la unión de las dos flotas. Tal como estaban las cosas, no se estableció ningún bloqueo eficaz de Brest, y veintiocho barcos de línea franceses zarparon sin oposición el 3 de junio de 1779, bajo el mando de D'Orvilliers, el oponente de Keppel el año anterior. La flota se dirigió a las costas de España, donde encontraría los barcos españoles; pero no fue hasta el 22 de julio que se unió todo el contingente. Así transcurrieron siete preciosas semanas de verano sin mejorar, pero esa no fue toda la pérdida; los franceses habían estado abastecidos sólo para trece semanas, y esta armada realmente grande de sesenta y seis barcos de línea y catorce fragatas no tenía más de cuarenta días de trabajo por delante. Además, las enfermedades asolaron la flota; y aunque tuvo la suerte de entrar en el Canal mientras los ingleses estaban en el mar, estos últimos, que eran poco más de la mitad de sus enemigos, lograron pasar dentro de ellos. La flacidez de las coaliciones aumentó la debilidad por una preparación ineficiente; un pánico grande y no antinatural en la costa del Canal de la Mancha y la captura de un barco de línea fueron los únicos resultados de un crucero que duró, para los franceses, más de quince semanas.

[160] La decepción, debida a la mala preparación, principalmente por parte de España, aunque el Ministerio francés totalmente [403]

no pudo satisfacer las necesidades apremiantes de su flota, recayó, por supuesto, sobre el inocente almirante d'Orvilliers. Ese valiente y consumado pero desafortunado oficial, cuyo único hijo, un teniente, había muerto a causa de la pestilencia que azotó a los aliados, no pudo soportar el odio. Siendo de carácter profundamente religioso, se le negó el refugio que Villeneuve encontró después de que Trafalgar se suicidara; pero abandonó su mando y se retiró a una casa religiosa.

El escaso interés marítimo del año 1780, en Europa, se centra en Cádiz y Gibraltar. Esta fortaleza fue rodeada por España inmediatamente después del estallido de la guerra y, aunque resistió con éxito un ataque directo, el suministro de provisiones y municiones era un asunto de seria preocupación para Inglaterra e implicaba dificultades y peligros. Con este propósito, Rodney zarpó el 29 de diciembre de 1779, teniendo bajo su mando veinte barcos de línea con un gran convoy y refuerzos para Gibraltar y Menorca, así como el comercio con las Indias Occidentales. Este último se separó el 7 de enero, bajo el cuidado de cuatro fragatas, y a la mañana siguiente la flota se unió y capturó una escuadra española de siete buques de guerra y dieciséis buques de suministros. Doce de estos últimos, cargados de provisiones, fueron llevados a Gibraltar. Una semana después, a la una de la tarde del día 16, se avistó por el sureste una flota española de once velas de línea. Se mantuvieron firmes, suponiendo que los buques que se aproximaban eran sólo buques de abastecimiento para Gibraltar, sin una fuerza fuerte de buques de guerra, error desafortunado del que no despertaron hasta que fue [404] demasiado tarde para escapar, debido a la aún más desafortunado descuido al no haber expulsado fragatas de vigilancia. Cuando el almirante español Don Juan de Lángara reconoció su error, intentó escapar; pero los barcos ingleses tenían el fondo de cobre, y Rodney, haciendo la señal para una persecución general, alcanzó al enemigo, se interpuso entre él y su puerto, a pesar de la noche ventosa, la costa a sotavento y los bajíos peligrosos, y logró capturar al comandante. en jefe con seis barcos de línea. Un séptimo explotó.

El tiempo continuó siendo muy tempestuoso, una de las presas naufragó y otra fue forzada a entrar en Cádiz; Varios de los barcos ingleses también corrieron gran peligro, pero escaparon felizmente y a los pocos días toda la fuerza entró en la Bahía de Gibraltar. El convoy para Menorca fue enviado inmediatamente, e inmediatamente después del regreso de los barcos de guerra que lo custodiaban, el 13 de febrero, Rodney zarpó hacia las Indias Occidentales con cuatro barcos de línea, enviando el resto de su fuerza, con los premios, a Inglaterra bajo el mando del almirante Digby.

El estado de la política y los partidos en Inglaterra en ese momento era tal que, combinado con la inevitable inferioridad de la flota del Canal, era difícil encontrar un almirante dispuesto a aceptar el mando principal. Un oficial admirable, Barrington, el captor de Sta. Lucía, rechazó el primer lugar, aunque dispuesta a ocupar el segundo lugar, incluso a una junior. [161] La flota aliada, compuesta por treinta y seis barcos de línea, se reunió en Cádiz. Sus cruceros, sin embargo, se limitaron a la costa portuguesa; y su único servicio, uno de los más importantes, fue la captura de un convoy entero, en gran parte cargado con pertrechos militares, para las Indias Orientales y Occidentales. La entrada en Cádiz de sesenta presas inglesas, con cerca de tres mil prisioneros, fue motivo de gran alegría para España. El 24 de octubre, De Guichen, al regresar de su contienda con Rodney, llegó al mismo puerto con su escuadrón de las Indias Occidentales, [405] de diecinueve barcos de línea; pero el inmenso armamento así reunido no hizo nada. Los barcos franceses regresaron a Brest en enero de 1781.

Si bien la guerra de 1780 no produjo resultados militares en Europa, dio lugar a un acontecimiento que no puede pasarse por alto en ninguna historia del poder marítimo. Se trataba de la Neutralidad Armada, a la cabeza de la cual se encontraba Rusia, junto con Suecia y Dinamarca. La pretensión de Inglaterra de apoderarse de las mercancías enemigas en barcos neutrales afectaba duramente a las potencias neutrales, y especialmente a las del Báltico y a Holanda, en cuyas manos, y en las de los Países Bajos austríacos, la guerra había arrojado gran parte del comercio de transporte europeo. ; mientras que los productos del Báltico, los almacenes navales y los cereales, eran los que Inglaterra estaba particularmente interesada en prohibir a sus enemigos.
Las declaraciones finalmente presentadas por Rusia, y firmadas por Suecia y Dinamarca, fueron cuatro:

1. Que los buques neutrales tenían derecho, no sólo a navegar hacia puertos no bloqueados, sino también de puerto a puerto de un nación beligerante; en otras palabras, mantener el comercio costero de un beligerante.

2. Que los bienes pertenecientes a los súbditos de una potencia en guerra deben estar seguros a bordo de buques neutrales. Esto era el principio implicado en la ahora familiar máxima: "Los barcos gratis producen bienes gratis".

3. Que ningún artículo sea contrabando, excepto armas, pertrechos y municiones de guerra. Esto descartó los suministros navales. y provisiones a menos que pertenezcan al gobierno de un beligerante.

4. Que los bloqueos, para ser vinculantes, deben contar con una fuerza naval adecuada estacionada en las proximidades del puerto bloqueado.

Como las partes contratantes eran neutrales en la guerra actual, pero se comprometían a apoyar estos principios mediante una flota armada combinada de un número mínimo fijo, el acuerdo recibió el nombre de Neutralidad Armada.
La discusión sobre la idoneidad de las distintas declaraciones pertenece al derecho internacional; pero es evidente que ningún gran [406] Estado marítimo, situado como entonces estaba Inglaterra, se sometería al primero y al tercero por derecho. Política

sólo podría inducirla a hacerlo. Sin contradecir directamente las declaraciones, el ministerio y el rey decidieron hacer caso omiso de ellas, decisión que en principio fue sostenida incluso por miembros prominentes de la amarga oposición de ese día. La actitud indecisa de las Provincias Unidas, divididas como en tiempos de Luis XIV. entre los partidarios de Inglaterra y Francia, a pesar de un siglo de alianza con los primeros, llamó especialmente la atención de Gran Bretaña. Les habían pedido que se unieran a la Neutralidad Armada; dudaron, pero la mayoría de las provincias lo favorecieron. Un oficial británico había llegado ya a disparar contra un buque de guerra holandés que se había resistido al registro de los buques mercantes que iban bajo su convoy; un acto que, fuera correcto o incorrecto, tendió a enfurecer a los holandeses en general contra Inglaterra. Este último determinó que si las Provincias Unidas accedían a la coalición de neutrales, se debería declarar la guerra. El 16 de diciembre de 1780, el Ministerio inglés fue informado de que los Estados Generales habían resuelto firmar sin demora las declaraciones de Neutralidad Armada. Inmediatamente se enviaron órdenes a Rodney para que se apoderara de las Indias Occidentales holandesas y de las posesiones sudamericanas; órdenes similares a las Indias Orientales; y el embajador en La Haya fue llamado. Inglaterra declaró la guerra cuatro días después. Por tanto, el efecto principal de la Neutralidad Armada sobre la guerra fue añadir las colonias y el comercio de Holanda a la presa de los cruceros ingleses. El enemigo adicional fue de poca importancia para Gran Bretaña, cuya posición geográfica bloqueó efectivamente la unión de la flota holandesa con las de sus otros enemigos. Las posesiones de Holanda cayeron en todas partes, excepto cuando las salvaron los franceses; mientras que una batalla sangrienta pero totalmente poco instructiva entre escuadrones ingleses y holandeses en el Mar del Norte, en agosto de 1781, fue la única hazaña de armas que ilustra el antiguo coraje y la obstinación holandeses.

El año 1781, decisivo en la cuestión de la independencia de los Estados Unidos, estuvo marcado en los mares europeos por [407] imponentes movimientos de grandes flotas seguidos de escasos resultados. A finales de marzo, De Grasse zarpó de Brest con veintiséis barcos de línea. El día 29 envió cinco al mando de Suffren a las Indias Orientales, y él mismo continuó cosechando éxitos en Yorktown y desastres en las Indias Occidentales. El 23 de junio, De Guichen zarpó de Brest con dieciocho barcos de línea hacia Cádiz, donde se unió a treinta barcos españoles. Este inmenso armamento zarpó el 22 de julio hacia el Mediterráneo, desembarcó catorce mil tropas en Menorca y luego avanzó hacia el Canal de la Mancha.

Los ingleses fueron los primeros este año en tomar medidas contra el peligro para Gibraltar. Esa asediada fortaleza no había tenido suministros desde la visita de Rodney, en enero del año anterior, y ahora estaba en gran necesidad: las provisiones eran escasas y malas, las galletas llenas de gorgojos y la carne contaminada. En medio de los horrores y el alboroto de uno de los asedios más largos y emocionantes de la historia, los sufrimientos de los combatientes se intensificaron por la presencia de muchos habitantes pacíficos, incluidas las esposas y familias de los soldados y de los oficiales. Una gran flota de veintiocho barcos de línea zarpó de Portsmouth el 13 de marzo, transportando trescientos buques mercantes hacia las Indias Orientales y Occidentales, además de noventa y siete barcos de transporte y suministros para el Peñón. Un retraso en la costa irlandesa impidió que se encontrara con De Grasse, que había zarpado nueve días después. Al llegar frente al cabo de San Vicente, no encontró enemigo alguno y, mirando hacia Cádiz, vio la gran flota española anclada. Este último no hizo ningún movimiento y el almirante inglés Derby arrojó sus suministros a Gibraltar el 12 de abril, sin ser molestado. Al mismo tiempo, él, como De Grasse, envió a las Indias Orientales un pequeño escuadrón, que pronto estaba destinado a unirse a Suffren. La inacción de la flota española, considerando el entusiasmo de su gobierno por Gibraltar y sus números iguales, si no superiores, muestra la escasa confianza del almirante español en sí mismo o en su mando.

Derby, tras haber relevado a Gibraltar y Menorca, regresó al Canal de la Mancha en mayo.

Al acercarse la flota combinada de casi cincuenta barcos en agosto siguiente, Derby retrocedió hacia Torbay y allí ancló su flota, [408] compuesta por treinta barcos. De Guichen, que ostentaba el mando principal y cuya cautela cuando se enfrentaba a Rodney ya se ha señalado, estaba a favor de luchar; pero la oposición casi unánime de los españoles, respaldada por algunos de sus propios oficiales, lo derrotó en un consejo de guerra, [162] y nuevamente la gran coalición borbónica retrocedió, frustrada por su propia discordia y la unidad de su enemigo. Gibraltar aliviado e Inglaterra intacta fueron los resultados de estas gigantescas reuniones; difícilmente se les puede llamar esfuerzos. Un desastre mortificante cerró el año para los aliados. De Guichen zarpó de Brest con diecisiete velas, protegiendo un gran convoy de mercantes y barcos con suministros militares. La flota era perseguida por doce barcos ingleses al mando del almirante Kempenfeldt, un oficial cuyas altas capacidades profesionales no le han valido la inmortalidad con la que la poesía ha adornado su trágica muerte. Al unirse a los franceses a ciento cincuenta millas al oeste de Ushant, cortó una parte del convoy, a pesar de su inferioridad numérica. Unos días más tarde, una tempestad dispersó la flota francesa. Sólo dos barcos de línea y cinco mercantes de ciento cincuenta llegaron a las Indias Occidentales.

[409]

El año 1782 se inició con la pérdida a manos de los ingleses de Puerto Mahón, que se rindió el 5 de febrero, después de un asedio de seis meses. Una rendición inducida por los estragos del escorbuto, consecuencia de la falta de verduras y el confinamiento en el aire viciado de acorazados y casamatas, bajo el intenso fuego de un enemigo. En

la última noche de la defensa la convocatoria de guardias necesarias fue de cuatrocientos quince, mientras que sólo seiscientos sesenta hombres estaban aptos para el servicio, por lo que no quedaron relevos.

Las flotas aliadas se reunieron este año en Cádiz, en número de cuarenta barcos de línea. Se esperaba que esta fuerza fuera aumentada por barcos holandeses, pero un escuadrón al mando de Lord Howe obligó a estos últimos a regresar a sus puertos. No parece ciertamente que se pretendiera emprender ninguna empresa activa contra la costa inglesa; pero los aliados navegaron por la desembocadura del Canal y por el Golfo de Vizcaya durante los meses de verano. Su presencia aseguró la llegada y salida seguras de los mercantes que regresaban y salían, y también amenazaba el comercio inglés; A pesar de lo cual, Howe, con veintidós barcos, no sólo mantuvo el mar y evitó un enfrentamiento, sino que también logró llevar a salvo a puerto la flota de Jamaica. Puede decirse que el daño causado al comercio y al transporte militar por mar fue aproximadamente igual en ambas partes; y el crédito por el uso exitoso del poder marítimo para estos fines más importantes debe, por lo tanto, otorgarse a la parte más débil.

Cumplidas las órdenes para el crucero de verano, las flotas combinadas regresaron a Cádiz. El 10 de septiembre zarparon desde allí hacia Algesiras, en el lado opuesto de la bahía de Gibraltar, para apoyar un gran ataque combinado por tierra y mar que, se esperaba, reduciría a la sumisión la llave del Mediterráneo.
Con los barcos ya allí, el total aumentó a casi cincuenta barcos de línea. Los detalles del poderoso ataque apenas pertenecen a nuestro tema, pero no pueden pasarse por alto sin al menos una mención que pueda reconocer y llamar la atención sobre su interés. [410]

Los tres años de asedio que ahora llegaba a su fin habían producido muchas brillantes hazañas de armas, así como pruebas menos sorprendentes pero más difíciles de resistencia firme por parte de la guarnición. No se puede decir cuánto tiempo pudo haber resistido este último, visto el éxito con el que el poder marítimo inglés desafió los esfuerzos de los aliados por cortar las comunicaciones de la fortaleza; pero parecía seguro que el lugar debía ser sometido por la fuerza principal o no ser sometido en absoluto, mientras que el creciente agotamiento de los beligerantes presagiaba el próximo fin de la guerra. En consecuencia, España multiplicó sus esfuerzos de preparación e ingenio militar; mientras que el informe de ellos y de la contienda decisiva que se avecinaba atrajo a la escena a voluntarios y hombres eminentes de otros países de Europa. Dos príncipes borbones franceses aumentaron, con su llegada, el interés teatral del que estaba dotado el drama que se avecinaba. La presencia de la realeza era necesaria adecuadamente para honrar la sublime catástrofe; porque la optimista confianza de los sitiadores había determinado un desenlace satisfactorio con toda la seguridad de un dramaturgo.

Además de las obras en el istmo que une el Peñón con el continente, donde ahora estaban montadas trescientas piezas de artillería, los asaltantes se basaron principalmente en diez baterías flotantes elaboradamente diseñadas para ser a prueba de disparos y fuego, y que transportaban ciento cincuenta -cuatro cañones pesados. Estos debían anclar en una línea estrecha de norte a sur a lo largo de la cara oeste de las obras, a unas novecientas yardas de distancia. Debían contar con el apoyo de cuarenta cañoneras y otros tantos bombarderos, además de los esfuerzos de los barcos de línea para cubrir el ataque y distraer a la guarnición. Se enviaron doce mil soldados franceses para reforzar a los españoles en el gran asalto, que debía realizarse cuando el bombardeo hubiera herido y desmoralizado suficientemente a los defensores. En ese momento estos últimos eran siete mil, y sus oponentes terrestres treinta y tres mil hombres.

El acto final lo abrieron los ingleses. A las siete de la mañana del 8 de septiembre de 1782, el comandante general, Elliott, inició un [411] incendio severo y sumamente dañino en las obras del istmo. Habiendo cumplido su propósito, se detuvo; pero el enemigo recogió el guante a la mañana siguiente, y durante cuatro días sucesivamente lanzó desde el istmo un fuego de seis mil quinientas balas de cañón y mil cien bombas cada veinticuatro horas. Así se acercaba la gran escena final del 13 de septiembre. A las siete de la mañana de ese día, los diez barcos de asalto desatracaron de la cabecera de la bahía y se dirigieron a su puesto.

Entre las nueve y las diez fondearon, y en seguida se inició el fuego general. Los sitiados respondieron con igual furia.
Los buques de asalto parecen en general, y durante algunas horas, haber justificado las esperanzas depositadas en ellos; El disparo frío rebotó o no logró atravesar sus costados, mientras que el aparato automático para extinguir el fuego detuvo el disparo caliente.

Hacia las dos, sin embargo, se vio salir humo del barco del comandante en jefe y, aunque controlado durante algún tiempo, el fuego siguió aumentando. La misma desgracia les sucedió a otros; Al anochecer, el fuego de los sitiados adquirió una marcada superioridad, y a la una de la madrugada la mayor parte de los buques de asalto estaban en llamas. Su angustia aumentó por la acción del oficial naval al mando de las cañoneras inglesas, que ahora se apostó en el flanco de la línea y la rastrillaba eficazmente, servicio que las cañoneras españolas deberían haber impedido. Al final, nueve de los diez volaron en sus anclas, con una pérdida estimada en mil quinientos hombres, siendo cuatrocientos salvados del medio del fuego por los marineros ingleses. El décimo barco fue abordado y quemado por los barcos ingleses.
Las esperanzas de los asaltantes perecieron con el fracaso del

barcos de ataque.

Sólo quedaba la esperanza de matar de hambre a la guarnición. A este fin se entregaron ahora las flotas aliadas. Se sabía que Lord Howe estaba saliendo con una gran flota, compuesta por treinta y cuatro barcos de línea, además de los buques de suministros. El 10 de octubre, un violento vendaval del oeste hirió a los barcos combinados, empujando a uno a tierra bajo las [412] baterías de Gibraltar, donde fue entregado. Al día siguiente, la fuerza de Howe apareció a la vista y los transportes tuvieron una buena oportunidad de fondear, pero todos, excepto cuatro, por descuido fallaron.
El resto, con los buques de guerra, se dirigió hacia el este, hacia el Mediterráneo. Los aliados siguieron el día 13; pero aunque así se encontraban entre el puerto y la fuerza de relevo, y no estaban sobrecargados, como estos últimos, con barcos de suministros, se las ingeniaron para permitir que los transportes, con apenas una excepción, entraran y anclaran con seguridad. No sólo se desembarcaron sin problemas provisiones y municiones, sino también cuerpos de tropas transportados en los buques de guerra. El día 19, la flota inglesa volvió a pasar el estrecho con viento del este, habiendo cumplido en una semana su misión y dejado a Gibraltar a salvo durante un año más. La flota aliada siguió, y el día 20 tuvo lugar una acción a larga distancia, los aliados a barlovento, pero sin presionar su ataque de cerca. El número de barcos que participaron en este magnífico espectáculo, escenario final del gran drama en Europa, secuela de la exitosa defensa de Gibraltar, fue de ochenta y tres de línea: cuarenta y nueve aliados y treinta y cuatro ingleses. De los primeros, sólo treinta y tres entraron en acción; pero como los marineros más aburridos habrían llegado a un enfrentamiento general, Lord Howe probablemente tenía razón al rechazar, en la medida de sus posibilidades, un juicio que los aliados no cortejaron con demasiado entusiasmo.

Tales fueron los resultados de esta gran contienda en los mares europeos, marcada por parte de los aliados por esfuerzos gigantescos en tamaño, pero flojos y flojos en su ejecución. Inglaterra, tan superada en número, mostró firmeza de propósito, gran coraje y habilidad marinera; pero difícilmente se puede decir que las concepciones militares de sus consejos, o la gestión del gabinete de sus fuerzas navales, fueran dignas de la habilidad y devoción de sus marineros. Las probabilidades en su contra no eran tan grandes, ni mucho menos tan grandes, como parecían mostrar las formidables listas de cañones y barcos; y si bien hay que tener en cuenta las primeras vacilaciones, los años transcurridos de indecisión e ineficiencia por parte de los aliados deberían [413] haberle revelado su debilidad. La renuencia de los franceses a arriesgar sus barcos, tan claramente demostrada por D'Estaing, De Grasse y De Guichen, la lentitud e ineficiencia de los españoles, deberían haber alentado a Inglaterra a proseguir su antigua política, atacar a las fuerzas organizadas de el enemigo a flote. De hecho, y probablemente por las necesidades del caso, al iniciar cada campaña los enemigos estaban separados: los españoles en Cádiz, los franceses en Brest. Para bloquear a estos últimos con todas sus fuerzas antes de que pudieran salir, Inglaterra debería haber hecho todo lo posible; De este modo habría detenido en su cabeza la corriente principal de las fuerzas aliadas y, al saber exactamente dónde estaba este gran cuerpo, habría eliminado la incertidumbre sobre su acción que encadenaba sus propios movimientos tan pronto como había obtenido la libertad de movimiento. el mar abierto. Ante Brest se interpuso entre los aliados; por sus vigías habría sabido la aproximación de los españoles mucho antes de que los franceses pudieran saberlo; habría conservado en sus manos el poder de hacer enfrentarse a cada uno de ellos, individualmente, con barcos más numerosos y más eficaces individualmente. Un viento propicio para azotar a los españoles habría encerrado a sus aliados en el puerto. Los casos más evidentes de fracaso de Inglaterra en este sentido fueron cuando a De Grasse se le permitió salir sin oposición en marzo de 1781; porque una flota inglesa de fuerza superior había zarpado de Portsmouth nueve días antes que él, pero fue retrasada por el almirantazgo en la costa irlandesa;[165] y nuevamente a finales de ese año, cuando Kempenfeldt fue enviado a interceptar a De Guichen con una inferior fuerza, mientras que los barcos suficientes [414] para cambiar las probabilidades se mantuvieron en casa. Varios de los barcos que acompañarían a Rodney a las Indias Occidentales estaban listos cuando Kempenfeldt zarpó, pero no estaban asociados con una empresa que afectara tanto los objetivos de la campaña de Rodney. Las dos fuerzas unidas habrían acabado con los diecisiete barcos de De Guichen y su inestimable convoy.

Gibraltar era ciertamente un gran peso para las operaciones inglesas, pero el instinto nacional que se aferraba a él era correcto. El error de la política inglesa fue intentar controlar tantos otros puntos de tierra, descuidando, por la rapidez de la concentración, atacar cualquiera de los destacamentos de las flotas aliadas. La clave de la situación estaba en el océano; una gran victoria allí habría solucionado todos los demás puntos en disputa. Pero no fue posible obtener una gran victoria mientras se intentaba mantener una demostración de fuerza en todas partes.[166]

América del Norte era un obstáculo aún más pesado, y allí sin duda el sentimiento de la nación estaba equivocado; el orgullo, no la sabiduría, mantuvo esa lucha. Cualesquiera que fueran las simpatías de los individuos y las clases de las naciones aliadas, sus gobiernos valoraban la rebelión norteamericana sólo como un debilitamiento del brazo de Inglaterra. Las operaciones allí dependían, como se ha demostrado, del control del mar; y para mantener esto, grandes destacamentos de barcos ingleses fueron [415] absorbidos de la contienda con Francia y España. Si una guerra exitosa hubiera hecho que Estados Unidos volviera a ser lo que alguna vez fue, una dependencia cálidamente unida de Gran Bretaña, una base firme para su poder marítimo, habría valido sacrificios mucho mayores; pero eso se había vuelto imposible. Pero aunque había perdido, por sus propios errores, el afecto de los colonos, que la habrían apoyado y asegurado el control de sus puertos y

En la costa del mar, aún quedaban en la metrópoli, en Halifax, Bermudas y las Indias Occidentales, bases militares bastante fuertes, inferiores, como bases navales, sólo a aquellos puertos fuertes que están rodeados por un país amigo, grande en su recursos y población. El abandono de la contienda en América del Norte habría fortalecido a Inglaterra mucho más que a sus aliados. Así las cosas, sus grandes destacamentos navales allí siempre corrían el riesgo de ser dominados por un movimiento repentino del enemigo desde el mar, como ocurrió en 1778 y 1781.

Al abandono de Estados Unidos como irremediablemente perdido, porque ningún sometimiento militar podría haber devuelto la antigua lealtad, debería haberse agregado el abandono, por el momento, de toda ocupación militar que obstaculizaba la concentración, sin aumentar la fuerza militar. La mayor parte de las Antillas estaban bajo este título, y la posesión final de ellas dependería de la campaña naval. Se podrían haber ahorrado guarniciones para Barbadoes y Sta. Lucía, por Gibraltar y quizás por Mahón, que efectivamente podría haberlos mantenido hasta que se decidiera el imperio de los mares; y a ellos se podrían haber agregado uno o dos puestos vitales en América, como Nueva York y Charleston, que se ocuparían sólo hasta que se dieran garantías para el trato a los leales entre los habitantes que la buena fe exigía que Inglaterra exigiera.

Habiéndose despojado así de todo peso, debería haber seguido una rápida concentración con un propósito ofensivo. Sesenta barcos de línea en la costa de Europa, la mitad antes de Cádiz y la otra mitad antes de Brest, con una reserva en casa para reemplazar a los barcos heridos, no habrían agotado en gran medida la flota de la marina inglesa; [416] y que tales flotas no habrían tenido que luchar, no sólo lo podemos decir nosotros, que tenemos toda la historia ante nosotros, sino que lo podrían haber inferido quienes habían observado las tácticas de D'Estaing y De Guichen, y más tarde de De Grasse. O, incluso si se hubiera considerado desaconsejable tanta dispersión, cuarenta barcos antes de Brest habrían dejado el mar abierto a la flota española para intentar llegar a conclusiones con el resto de la marina inglesa cuando se planteara la cuestión del control de Gibraltar y Mahón. Sabiendo lo que sabemos sobre la eficiencia de los dos servicios, no cabe duda del resultado; y Gibraltar, en lugar de un peso, habría sido, como tantas veces antes y desde aquellos días, un elemento de fortaleza para Gran Bretaña.

La conclusión se repite continuamente. Cualesquiera que sean los factores determinantes en las luchas entre Estados continentales vecinos, cuando surge la cuestión del control sobre regiones distantes y políticamente débiles, ya sean imperios en ruinas, repúblicas anárquicas, colonias, puestos militares aislados o islas de menos de cierto tamaño, en última instancia, debe ser decidido por el poder naval, por la fuerza militar organizada a flote, que representa las comunicaciones que constituyen un rasgo tan destacado en toda estrategia. De esto dependía la magnífica defensa de Gibraltar; de esto dependieron los resultados militares de la guerra en América; de esto depende el destino final de las islas de las Indias Occidentales; sobre esto ciertamente la posesión de la India. De ello dependerá el control del istmo centroamericano, si esa cuestión adquiere un tinte militar; y aunque modificado por la posición continental y los alrededores de Turquía, el mismo poder marítimo debe ser un factor de peso en la configuración del resultado de la Cuestión Oriental en Europa.

Si esto es cierto, la sabiduría militar y la economía, tanto de tiempo como de dinero, dictan que los asuntos se solucionen lo antes posible en el ancho mar, con la certeza de que la potencia que logre la preponderancia militar allí ganará al final. En la guerra de la Revolución Americana la preponderancia numérica fue muy grande contra Inglaterra; las probabilidades reales eran menores, aunque todavía en su contra. Consideraciones militares habrían ordenado [417] el abandono de las colonias; pero si el orgullo nacional no podía rebajarse a esto, lo correcto era bloquear los arsenales hostiles. Si no era lo suficientemente fuerte como para tener una fuerza superior a ambas, la de la nación más poderosa debería haberse cerrado. Aquí fue la primera falta del almirantazgo inglés; La declaración del Primer Lord sobre la fuerza disponible al estallar la guerra no fue confirmada por los hechos. La primera flota, al mando de Keppel, apenas igualaba a la francesa; y al mismo tiempo la fuerza de Howe en América era inferior a la flota bajo el mando de D'Estaing. En 1779 y 1781, por el contrario, la flota inglesa era superior únicamente a la francesa; sin embargo, los aliados se unieron sin oposición, mientras que en el último año De Grasse se escapó a las Indias Occidentales y Suffren al E En el asunto de Kempenfeldt con De Guichen, el almirantazgo sabía que el convoy francés era de suma importancia para la campaña en las Indias Occidentales, pero enviaron a su almirante con sólo doce barcos; mientras que en ese momento, además del refuerzo destinado a las Indias Occidentales, varios otros estaban estacionados en los Downs, por lo que Fox llamó con justicia "el insignificante propósito" de perturbar el comercio holandés. Las diversas acusaciones formuladas por Fox en el discurso citado, y que, en lo que respecta a la guerra franco-española, se basaban principalmente en la conveniencia de atacar a los aliados antes de que escaparan al desierto del océano, fueron respaldadas por la alta opinión profesional de Lord Howe, quien sobre el asunto Kempenfeldt dijo: "No sólo el destino de las Islas de las Indias Occidentales, sino quizás toda la suerte futura de la guerra, podría haberse decidido, casi sin riesgo, en el Golfo de Vizcaya".] No sin riesgos, pero con grandes probabilidades de éxito, toda la suerte de la guerra debería haberse jugado al principio en una concentración de la flota inglesa entre Brest y Cádiz. Ningún alivio para Gibraltar habría sido más eficaz; no hay desvío más seguro hacia las islas de las Indias Occidentales; y los americanos

Habría pedido en vano la ayuda, escasamente prestada, de la flota francesa. Porque los grandes resultados que se derivaron de la [418] llegada de De Grasse no deben eclipsar el hecho de que llegó el 31 de agosto y anunció desde el principio que debía estar nuevamente en las Indias Occidentales a mediados de octubre. Sólo una combinación providencial de circunstancias impidió que en Washington, en 1781, se repitieran las dolorosas decepciones de D'Estaing y De Guichen en 1778 y 1780.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[157] El lector curioso puede consultar las cartas y notas de Clinton, en "Clinton Cornwallis Controversy", de BF Stevens. Londres, 1888.

[158] Bancroft: Historia de los Estados Unidos, vol. XP 191.

[159] Aunque los ingleses, culpablemente, no aprovecharon su superioridad sobre los franceses únicamente (la flota del Canal de la Mancha contaba con más de cuarenta miembros de línea), el temor de que pudiera impedir el cruce hizo que la flota de Brest navegara apresuradamente y sin personal suficiente, un hecho que tuvo un efecto negativo. efecto importante sobre la cuestión del crucero. (Caballero, pág. 159.)

[160] Los detalles de la mala gestión de esta enorme multitud de barcos son tan numerosos que confunden la narración y, por lo tanto, se incluyen en una nota a pie de página. La flota francesa se vio obligada a hacerse a la mar con cuatro mil hombres menos. Los españoles tardaron siete semanas en incorporarse. Cuando se encontraron, no se había dispuesto ningún sistema común de señales; Se dedicaron cinco hermosos días de verano a remediar este defecto. La flota no pudo zarpar hacia Inglaterra hasta una semana después de la unión. No se tomaron medidas para suministrar las provisiones consumidas por los franceses durante las siete semanas. Las órdenes originales a D'Orvilliers contemplaban un desembarco en Portsmouth o la toma de la isla de Wight, para lo cual se reunió un gran ejército en la costa de Normandía. Al llegar al Canal, estas órdenes cambiaron repentinamente y se indicó Falmouth como punto de aterrizaje. Para entonces, el 16 de agosto, el verano casi había terminado; y Falmouth, si fuera tomada, no ofrecería refugio a una gran flota. Luego, un vendaval del este expulsó a la flota del Canal. Para entonces, la enfermedad que arrasaba había reducido tanto las tripulaciones que muchos barcos no podían ser manejados ni combatidos. Compañías navales de ochocientos o mil hombres sólo podían reunir entre trescientos y quinientos. Así, la mala administración paralizó los poderes de combate de la flota; mientras que el inexplicable error militar de cambiar el objetivo de una rada segura y accesible a un puerto expuesto y de cuarta categoría completó el desastre al quitarle la única esperanza de una base de operaciones segura durante los meses de otoño e invierno. Francia no tenía entonces un puerto de primera clase en el Canal de la Mancha; de ahí que los violentos vendavales del oeste que prevalecen en otoño e invierno habrían empujado a los aliados al Mar del Norte.

[161] Vida del almirante Keppel, vol. ii págs. 72, 346, 403. Véase también Barrow: Life of Lord Howe, págs. 123-126.

[162] Beatson narra con bastante detalle (vol. vp 395) el debate en el consejo de guerra aliado. La vacilación habitual de tales consejos, ante las dificultades de la situación, se vio incrementada por una apelación a la ilusión de que la destrucción del comercio era un modo decisivo de hacer la guerra. M. de Beausset instó a que "las flotas aliadas deberían dirigir toda su atención a ese objetivo grande y alcanzable: la interceptación de las flotas británicas de las Indias Occidentales que regresaban a casa. Esta era una medida que, como ahora eran dueños del mar, podría difícilmente fracasará; y resultaría un golpe tan fatal para esa nación, que no podría recuperarlo durante todo el curso de la guerra." El relato francés de Lapeyrouse-Bonfils es esencialmente el mismo. Chevalier, que guarda silencio sobre los detalles, observa con razón: "El crucero que acababa de realizar la flota aliada podía dañar la reputación de Francia y España. Estas dos potencias habían hecho un gran despliegue de fuerza que no había dado resultado". El comercio inglés también sufrió pocos daños. Guichen escribió a su casa: "He regresado de un crucero fatigante pero no glorioso".

[163] Este contratiempo de los franceses se debió en gran parte a la mala gestión de De Guichen, un almirante hábil y generalmente cuidadoso. Cuando Kempenfeldt se unió a él, todos los barcos de guerra franceses estaban a sotavento de su convoy, mientras que los ingleses estaban a barlovento. Los primeros, por tanto, no pudieron intervenir a tiempo; y el remedio alternativo, que el convoy se desplazara a sotavento de su escolta, no podía ser aplicado por todos los buques mercantes en un cuerpo tan grande.

[164] "En la primavera de 1780, el almirantazgo británico había reunido en los puertos del Canal cuarenta y cinco barcos de línea. La escuadra de Brest se redujo a doce o quince... Para complacer a España, veinte franceses

Los barcos de línea se habían enarbolado bajo la bandera del almirante Córdova en Cádiz. A consecuencia de estas disposiciones, los ingleses con su flota del Canal mantuvieron en jaque las fuerzas que teníamos en Brest y en Cádiz. Los cruceros enemigos atravesaron libremente el espacio entre el Lagarto y el Estrecho de Gibraltar." (Chevalier, p. 202.)

En 1781, "el Gabinete de Versalles llamó la atención de Holanda y España sobre la necesidad de reunir en Brest una flota lo suficientemente fuerte como para imponerse a los barcos que Gran Bretaña mantenía en el Canal. Los holandeses permanecieron en Texel y los españoles no abandonar Cádiz. De este estado de cosas resultó que los ingleses, con cuarenta barcos de línea, bloquearon setenta pertenecientes a las potencias aliadas. (pág. 265.)

[165] "Una cuestión estaba muy agitada tanto dentro como fuera del Parlamento: a saber, si la interceptación de la flota francesa bajo el mando del Conde de Grasse no debería haber sido el primer objetivo de la flota británica bajo el mando del Vicealmirante Darby, en lugar de perder tiempo en ir a Irlanda, con lo cual se perdió esa oportunidad. La derrota de la flota francesa ciertamente habría desconcertado totalmente los grandes planes que los enemigos habían trazado en las Indias Orientales y Occidentales. Habría asegurado la seguridad de las islas británicas de las Indias Occidentales; el Cabo de Buena Esperanza debe haber caído en manos de Gran Bretaña; y la campaña en América del Norte podría haber tenido un final muy diferente." (Beatson's Memoirs, vol. vp 341, donde también se exponen los argumentos contrarios).

[166] Ésta es una de las violaciones más comunes y flagrantes de los principios de la guerra: extender una delgada línea, en todas partes inadecuada, sobre una inmensa frontera. Los clamores del comercio y de los intereses locales hacen que los gobiernos populares sean especialmente propensos a ello.

[167] Registro anual, 1782.

---

[419]

ToC

CAPÍTULO XII.

Acontecimientos en las Indias Orientales, 1778-1781.—Suffren zarpa de Brest, 1781. —Su brillante campaña naval en los mares de la India, 1782, 1783.

La muy interesante e instructiva campaña de Suffren en las Indias Orientales, aunque en sí misma fue, con diferencia, la actuación naval más notable y meritoria de la guerra de 1778, no logró, sin culpa suya, afectar la cuestión general. No fue hasta 1781 que la corte francesa se sintió capaz de dirigir hacia el Este fuerzas navales adecuadas a la importancia del asunto. Sin embargo, las condiciones de la península en aquella época eran tales que ofrecían una oportunidad inusual para sacudir el poder inglés. Hyder Ali, el más hábil y atrevido de todos los enemigos contra los cuales los ingleses habían luchado hasta entonces en la India, gobernaba entonces el reino de Mysore, que, desde su posición en la parte sur de la península, amenazaba tanto a los Carnáticos como a los Costa de Malabar. Hyder, diez años antes, había mantenido solo una guerra muy exitosa contra los extranjeros intrusos, concluyendo con una paz bajo los términos de una restauración mutua de las conquistas; y ahora estaba enojado por la captura de Mahé. Por otra parte, varias tribus guerreras, conocidas con el nombre de Mahrattas, de la misma raza y poco unidas en una especie de sistema feudal, se habían visto envueltas en la guerra con los ingleses. El territorio ocupado por estas tribus, cuya capital principal estaba en Poonah, cerca de Bombay, se extendía hacia el norte desde Mysore hasta el Ganges. Con fronteras así contiguas y ubicadas centralmente con referencia a las tres presidencias inglesas de Bombay, Calcuta y Madrás, Hyder y los Mahrattas estaban en una posición ventajosa para el apoyo mutuo y para operaciones ofensivas contra el enemigo común. Al comienzo de la guerra entre Inglaterra y [420] Francia, un agente francés apareció en Poonah. Se informó a Warren Hastings, el gobernador general, que las tribus habían aceptado los términos y habían cedido a los franceses un puerto marítimo en la costa de Malabar. Con su rapidez habitual, Hastings decidió inmediatamente la guerra y envió una división del ejército bengalí a través del Jumna hasta Berar. Otro cuerpo de cuatro mil soldados ingleses también marchó desde Bombay; pero al estar mal dirigido, fue rodeado y obligado a rendirse en enero de 1779. Este revés inusual avivó las esperanzas y aumentó las

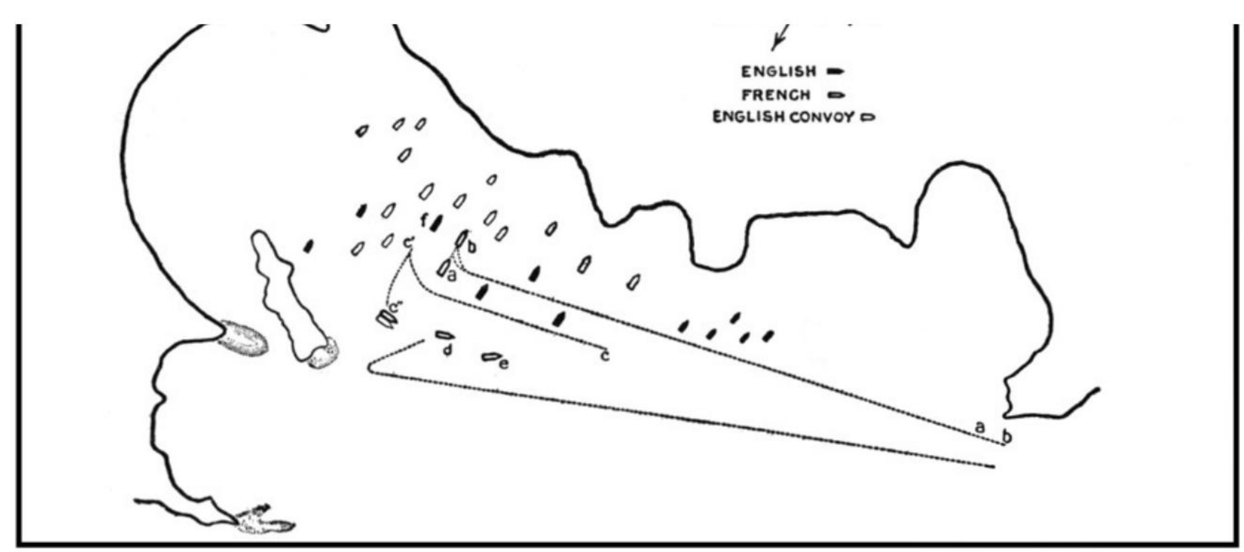
de los ingleses; y aunque el daño material pronto fue remediado por éxitos sustanciales bajo líderes capaces, la pérdida de prestigio persistió. La ira de Hyder Ali, despertada por la captura de Mahé, se vio aumentada por una frustración imprudente por parte del gobernador de Madrás. Al ver a los ingleses enredados con los Mahrattas y al enterarse de que se esperaba un armamento francés en la costa de Coromandel, se preparó silenciosamente para la guerra. En el verano de 1780, enjambres de sus jinetes descendieron sin previo aviso de las colinas y aparecieron cerca de las puertas de Madrás. En septiembre, un cuerpo de tropas inglesas, de tres mil hombres, fue despedazado, y otro de cinco mil sólo se salvó gracias a una rápida retirada hacia Madrás, perdiendo su artillería y sus trenes. Incapaz de atacar Madrás, Hyder se volvió contra los puestos dispersos separados unos de otros y de la capital por el campo abierto, que ahora estaba totalmente bajo su control.

Tal era la situación cuando, en enero de 1781, apareció en la costa una escuadra francesa de seis barcos de línea y tres fragatas. La flota inglesa al mando de Sir Edward Hughes se había dirigido a Bombay. Hyder pidió ayuda al comodoro francés, el conde de Orves, para un ataque a Cuddalore. Privado de apoyo por mar y rodeado por miles de nativos, el lugar debe haber caído. D'Orves, sin embargo, se negó y regresó a la Isla de Francia. Al mismo tiempo, uno de los soldados indios ingleses más hábiles, Sir Eyre Coote, salió al campo contra Hyder. Este último levantó inmediatamente el sitio de los puestos asediados y, después de una serie de operaciones que se extendieron durante los meses de primavera, fue llevado a la batalla el 1 de julio de 1781. Su derrota total [421] devolvió a los ingleses el campo abierto, salvó a Carnatic. , y puso fin a las esperanzas de los partidarios de los franceses en su última posesión de Pondicherry. Se había perdido una gran oportunidad.

Mientras tanto, un oficial francés de temperamento muy diferente al de sus predecesores se dirigía a las Indias Orientales. Se recordará que cuando De Grasse zarpó de Brest el 22 de marzo de 1781 hacia las Indias Occidentales, iba con su flota una división de cinco barcos de línea al mando de Suffren. Este último se separó del cuerpo principal el 29 del mes, llevándose consigo algunos transportes con destino al Cabo de Buena Esperanza, entonces colonia holandesa. El gobierno francés se había enterado de que una expedición de Inglaterra estaba destinada a apoderarse de este importante lugar de parada en el camino a la India, y la primera misión de Suffren fue asegurarlo. De hecho, la escuadra al mando del comodoro Johnstone[168] había escapado primero y había anclado en Porto Praya, en las islas de Cabo Verde, colonia portuguesa, el 11 de abril. Contaba con dos barcos de línea y tres de cincuenta cañones, con fragatas y embarcaciones más pequeñas, además de treinta y cinco transportes, en su mayoría armados. Sin temor a un ataque, no porque confiara en la neutralidad del puerto sino porque pensaba que su destino era secreto, el comodoro inglés no había anclado con vistas a la batalla.

Sucedió que en el momento de zarpar de Brest uno de los barcos destinados a las Indias Occidentales fue transferido a la escuadra de Suffren. En consecuencia, no tenía suficiente agua para el viaje más largo, lo que, junto con otras razones, determinó que Suffren también anclara en Porto Praya. El 16 de abril, cinco días después de Johnstone, llegó a la isla temprano en la mañana y se detuvo [422] para fondear, enviando un barco de cobre para realizar un reconocimiento. Acercándose desde el este, la tierra ocultó durante algún tiempo a la escuadra inglesa; pero a las nueve menos cuarto el barco de avanzada, el "Artésien", señaló que los barcos enemigos estaban anclados en la bahía. Este último está abierto hacia el Sur y se extiende de Este a Oeste como una milla y media; las condiciones son tales que los barcos suelen permanecer en la parte noreste, cerca de la costa (Lámina XIII).[169] Los ingleses estaban allí, extendiéndose irregularmente en una línea oeste-noroeste. Tanto Suffren como Johnstone se sorprendieron, pero este último aún más; y la iniciativa quedó en manos del oficial francés. Pocos hombres estaban más aptos, por su temperamento natural y la enseñanza de la experiencia, para tomar la pronta decisión requerida. De disposición ardiente y genio militar innato, Suffren había aprendido, en la conducta de Boscawen hacia el escuadrón de De la Clue, [170] en el que había servido, a no confiar en el poder de Portugal para imponer el respeto a su neutralidad. Sabía que éste debía ser el escuadrón destinado al Cabo de Buena Esperanza. La única cuestión que le quedaba era si avanzar hacia el Cabo con la posibilidad de llegar allí primero, o atacar a los ingleses en sus anclas, con la esperanza de paralizarlos de tal manera que impidiera su avance. Se decidió por lo último; y aunque los barcos de su escuadra, que no navegaban igual de bien, estaban dispersos, también decidió intervenir inmediatamente, para no perder la ventaja de una sorpresa. Haciendo la señal para prepararse para la acción anclado, tomó la delantera en su buque insignia, el "Héros", de setenta y cuatro cañones, rodeó el punto sureste de la bahía y se mantuvo junto al buque insignia inglés (f). Le siguió de cerca el "Aníbal", setenta y cuatro (línea ab); También lo acompañaba el barco de avanzada "Artésien" (c), de sesenta y cuatro; pero los dos barcos de retaguardia estaban todavía muy atrás.

Pl. XIII.
PORTO PRAYA
APRIL 16, 1781.
WIND N.E. by N.



Pl. XIII. Listar

El comodoro inglés se preparó para la batalla tan pronto como distinguió al enemigo, pero no tuvo tiempo de rectificar su orden. [423] Suffren ancló a quinientos pies de la viga de estribor del buque insignia (por una singular coincidencia el buque insignia inglés también se llamaba "Hero"), teniendo así barcos enemigos en ambos lados, y abrió fuego. El "Hannibal" ancló delante de su comodoro (b), y tan cerca que este último tuvo que virar el cable y caer a popa (a); pero su capitán, ignorante de la intención de Suffren de hacer caso omiso de la neutralidad del puerto, no había obedecido la orden de autorizar la acción y no estaba en absoluto preparado: sus cubiertas estaban cargadas de barriles de agua que habían sido levantados para acelerar el riego, y el armas no sueltas. No añadió vacilación alguna a esta falta, sino que siguió audazmente al buque insignia, recibiendo pasivamente el fuego, al que durante un tiempo no pudo responder. Orzando al viento, pasó a barlovento de su jefe, eligió hábilmente su posición y expió con la muerte su primera falta. Estos dos barcos estaban colocados de manera que pudieran utilizar ambos costados. El "Artésien", entre el humo, confundió un barco de las Indias Orientales con un buque de guerra. Navegando al costado (c'), su capitán fue alcanzado en el momento en que estaba a punto de fondear, y perdiéndose el momento crítico por la ausencia de una proa, el barco se salió de la acción cuerpo a cuerpo, llevándose consigo al East-Indiaman. (C''). Los dos barcos restantes, que llegaron tarde, no lograron mantenerse lo suficientemente cerca del viento y también quedaron fuera de combate (d, e). Entonces Suffren, al verse con sólo dos barcos para soportar el peso de la lucha, cortó el cable y zarpó. El "Aníbal" siguió su movimiento; pero estaba tan herida que sus mástiles de proa y mayor cayeron por la borda, afortunadamente no hasta que lo señalaron desde la bahía, que dejó reducida a un casco.

Dejando completamente de lado las cuestiones de derecho internacional, la sabiduría y la conducta del ataque de Suffren, desde el punto de vista militar, llaman la atención. Para juzgarlos adecuadamente, debemos considerar cuál era el objeto de la misión que se le encomendaba y cuáles fueron los principales factores que la frustraron o la adelantaron. Su primer objetivo fue proteger el Cabo de Buena Esperanza contra una expedición inglesa; lo principal para lograr su propósito era llegar allí primero; el obstáculo para su éxito [424] fue la flota inglesa. Para anticipar la llegada de este último, se le ofrecían dos caminos: correr con la esperanza de ganar la carrera, o vencer al enemigo y así dejarlo fuera de carrera. Mientras se desconociera su paradero, una búsqueda, a menos que se contara con información muy probable, sería una pérdida de tiempo; pero cuando la fortuna puso a su enemigo en su camino, el genio de Suffren llegó inmediatamente a la conclusión de que el control del mar en las aguas del sur determinaría la cuestión y debería resolverse de inmediato. Para usar su propia fuerte expresión: "La destrucción de la escuadra inglesa cortaría la raíz de todos los planes y proyectos de esa expedición, nos daría por mucho tiempo la superioridad en la India, una superioridad de la que podría resultar una paz gloriosa, y impedir que los ingleses lleguen al Cabo antes que yo, objetivo que se ha cumplido y era el objetivo principal de mi misión ". Estaba mal informado sobre la fuerza inglesa, creyéndola mayor de lo que era; pero lo tuvo en desventaja y sorprendido. La pronta decisión de luchar, por lo tanto, fue correcta, y el mérito más pronunciado de Suffren en este asunto es que pospuso por el momento (descartó, por así decirlo, de su mente) los proyectos ulteriores del crucero; pero al hacerlo se apartó de las tradiciones de la marina francesa y de la política habitual de su gobierno. No se le puede imputar como falta no haber recibido de sus capitanes el apoyo que tenía derecho a esperar.

Se han mencionado los accidentes y negligencias que llevaron a su fracaso; pero teniendo a mano sus tres mejores barcos, no cabe duda de que acertó al aprovechar la sorpresa y confiar en que los dos de reserva llegarían a tiempo.

La posición adoptada por su propio barco y por el "Aníbal", que les permitió utilizar ambos costados, es decir, desarrollar su máxima fuerza, fue juzgada excelentemente. Aprovechó así al máximo la ventaja que le proporcionaban la sorpresa y el desorden en la escuadra enemiga. Esta falta de orden, según relatos ingleses, dejó fuera de combate a dos de sus barcos de cincuenta cañones, [425]
circunstancia que, aunque desacreditable para Johnstone, confirmó el juicio de Suffren al precipitar su ataque. Si hubiera recibido la ayuda con la que, después de todas las deducciones, estaba justificado contar, habría destruido la escuadra inglesa; tal como estaban las cosas, salvó la Colonia del Cabo en Porto Praya. No sorprende, por tanto, que la Corte francesa, a pesar de su tradicional política marítima y del embarazo diplomático causado por la violación de la neutralidad portuguesa, haya reconocido de todo corazón y generosidad un vigor de acción al que no estaba acostumbrada en sus almirantes.

Se ha dicho que Suffren, que había observado los cautelosos movimientos de D'Estaing en América y había servido en la Guerra de los Siete Años, atribuyó en parte los reveses sufridos por los franceses en el mar a la introducción de la táctica, que estigmatizó. como el velo de la timidez; pero que los resultados de la lucha en Porto Praya, necesariamente librada sin acuerdo previo, lo convencieron de que el sistema y el método tenían su utilidad. Ciertamente, sus combinaciones tácticas posteriores fueron de alto nivel, especialmente en sus acciones anteriores en el Este (pues parece que nuevamente las abandonó en las peleas posteriores debido a la decepción causada por el descontento o el error de sus capitanes). Pero su gran y trascendente mérito residió en la claridad con la que reconoció en las flotas inglesas, el exponente del poder marítimo británico, el enemigo adecuado de la flota francesa, al que había que atacar primero y siempre con alguna muestra de igualdad. Lejos de cegar ante la importancia de esos objetivos ulteriores a los que estaba tan constantemente subordinada la acción de la marina francesa, vio claramente que la manera de asegurar esos objetivos no era economizar sus propios barcos, sino destruir los del enemigo. A sus ojos, el ataque, no la defensa, era el camino hacia el poder marítimo; y el poder marítimo significaba el control de las cuestiones terrestres, al menos en regiones alejadas de Europa. Tuvo el coraje de adoptar esta visión de la política inglesa, después de cuarenta años de servicio en una marina sacrificada al sistema opuesto; pero llevó a su aplicación práctica un método que no se encontraba en ningún almirante inglés de la época, excepto quizás [426]
Rodney, y un fuego superior a este último. Sin embargo, el camino seguido no fue una mera inspiración del momento; fue el resultado de opiniones claras sostenidas y expresadas previamente. Por más que estuviera influenciado por el ardor natural, tenía la tenacidad de una convicción intelectual. Así le escribió a D'Estaing, después del fracaso en la destrucción del escuadrón de Barrington en Sta. Lucía, protestando por el hecho de que su propio barco y otros barcos estaban medio tripulados, desde los cuales se habían desembarcado hombres para atacar a las tropas inglesas:

> "A pesar de los pequeños resultados de los dos cañonazos del 15 de diciembre [dirigidos contra el escuadrón de Barrington] y del desafortunado control que han sufrido nuestras fuerzas terrestres, aún podemos esperar tener éxito. Pero el único medio para lograrlo es atacar vigorosamente el escuadrón, que con nuestra superioridad no puede resistir, a pesar de sus baterías terrestres, cuyos efectos serán neutralizados si las subimos a bordo o anclamos en sus boyas. Si nos demoramos, pueden escapar... Además, como nuestra flota no está tripulada , no está en condiciones ni de navegar ni de luchar. ¿Qué pasaría si llegara la flota del almirante Byron? ¿Qué sería de los barcos que no tuvieran tripulación ni almirante? Su derrota provocaría la pérdida del ejército y de la colonia. Destruyamos eso. escuadrón; su ejército, carente de todo y en un mal país, pronto se vería obligado a rendirse. Entonces que venga Byron, estaremos encantados de verlo. Creo que no es necesario señalar que para este ataque necesitamos hombres y planes bien concertados con quienes deben ejecutarlos".

Condenó igualmente el fracaso de D'Estaing a la hora de capturar los cuatro barcos averiados de la escuadra de Byron, después de la acción frente a Granada.

Debido a una combinación de desgracias, el ataque de Porto Praya no obtuvo el resultado decisivo que merecía. El comodoro Johnstone se puso en marcha y siguió a Suffren; pero pensó que su fuerza no era suficiente para atacar frente al porte decidido de los franceses, y temía la pérdida de tiempo resultante de la persecución a sotavento de su puerto. Sin embargo, logró retomar el barco de las Indias Orientales que el "Artésien" había arrebatado. Suffren continuó su rumbo y fondeó en el Cabo, en [427]
Simon's Bay, el 21 de junio. Johnstone lo siguió quince días después; pero al enterarse por un barco de avanzada de que las tropas francesas habían desembarcado, abandonó la empresa contra la colonia, realizó con éxito un ataque destructor del comercio contra cinco barcos de las Indias holandesas en la bahía de Saldanha, que mal pagó el fracaso de la empresa militar, y luego regresó él mismo a Inglaterra, después de enviar los barcos de línea para unirse a Sir Edward Hughes en las Indias Orientales.

Habiendo visto el Cabo asegurado, Suffren navegó hacia la Isla de Francia, llegando allí el 25 de octubre de 1781. El Conde de Orves, siendo mayor, tomó el mando de la escuadra unida. Se hicieron las reparaciones necesarias y la flota zarpó hacia la India el 17 de diciembre. El 22 de enero de 1782, un barco inglés de cincuenta cañones, el "Hannibal", fue capturado. El 9 de febrero murió el conde de Orves y Suffren pasó a ser comandante en jefe, con el rango de

comodoro. Unos días más tarde se vio la tierra al norte de Madrás; pero debido a los vientos en contra, la ciudad no fue avistada hasta el 15 de febrero. Nueve grandes barcos de guerra fueron encontrados anclados en orden bajo los cañones de los fuertes. Eran la flota de Sir Edward Hughes, no en confusión como la de Johnstone.

Aquí, en el punto de encuentro entre estos dos temibles campeones, cada uno curiosamente representativo de las características de su propia raza, la de la obstinada tenacidad y la habilidad marinera de los ingleses, la otra del ardor y la ciencia táctica de los franceses, demasiado tiempo atrás. controlado y traicionado por un sistema falso, es el lugar para dar una declaración precisa de las fuerzas materiales. La flota francesa tenía tres barcos de setenta y cuatro, siete de sesenta y cuatro y dos de cincuenta cañones, uno [428] de los cuales era el inglés "Hannibal", recientemente capturado. A estos, Sir Edward Hughes opuso dos barcos de setenta y cuatro, uno de setenta, uno de sesenta y ocho, cuatro de sesenta y cuatro y uno de cincuenta cañones. Por lo tanto, las probabilidades, de doce a nueve, estaban decididamente en contra de los ingleses; y es probable que la ventaja en el poder de un solo barco, clase por clase, también estuviera en su contra.

Debe recordarse que en el momento de su llegada, Suffren no encontró ningún puerto ni rada amigo, ni base de suministros o reparaciones. Todos los puestos franceses habían caído en 1779; y su rápido movimiento, que salvó el Cabo, no le permitió llegar a tiempo para impedir la captura de las posesiones indias holandesas. El inestimable puerto de Trincomalee, en Ceilán, fue tomado apenas un mes antes de que Suffren avistara la flota inglesa en Madrás. Pero si así tenía todo que ganar, Hughes tenía mucho que perder. A Suffren, en el momento del primer encuentro, le correspondía la superioridad numérica y el poder de tomar la ofensiva, con todas sus ventajas en la elección de la iniciativa. Sobre Hughes recayó la ansiedad de la defensiva, con números inferiores, muchos puntos atacables e incertidumbre sobre el lugar donde caería el golpe.

Todavía era cierto, aunque no tan absolutamente como treinta años antes, que el control en la India dependía del control del mar. El paso de los años había fortalecido enormemente el control de Inglaterra y proporcionalmente aflojado el de Francia. Por tanto, relativamente, la necesidad de Suffren de destruir a su enemigo era mayor que la de sus predecesores, D'Aché y otros; mientras que Hughes podía contar con una mayor fuerza en las posesiones inglesas, por lo que tenía una responsabilidad algo menor que los almirantes que le precedieron.

Sin embargo, el mar seguía siendo, con mucho, el factor más importante en la lucha que se avecinaba, y para controlarlo adecuadamente era necesario inutilizar más o menos completamente la flota enemiga y tener alguna base razonablemente segura. Para este último propósito, Trincomalee, aunque insalubre, era con diferencia el mejor puerto de la costa este; pero no había estado el tiempo suficiente en manos de Inglaterra para estar bien abastecido. Hughes, por lo tanto, inevitablemente recurrió a Madrás para [429] realizar reparaciones después de una acción, y se vio obligado a dejar Trincomalee con sus propios recursos hasta que estuviera listo para tomar el mar nuevamente. Suffren, por otra parte, encontró que todos los puertos carecían de suministros navales, mientras que las ventajas naturales de Trincomalee hacían de su posesión un evidente objeto de importancia para él; y Hughes así lo entendió.

Independientemente, por tanto, de la tradición de la armada inglesa que impulsó a Hughes a atacar, cuya influencia aparece claramente entre líneas de sus cartas, Suffren tenía, al avanzar hacia Trincomalee, una amenaza que estaba destinada a sacar a su adversario de su puerto. . Trincomalee tampoco estaba sola; La guerra existente entre Hyder Ali y los ingleses hizo imperativo que Suffren se apoderara de un puerto en el continente, en el que desembarcar las tres mil tropas transportadas por el escuadrón para cooperar en tierra contra el enemigo común, y desde donde los suministros. al menos de comida, podría conseguirse. Todo, por tanto, concurrió para sacar a Hughes y hacerle intentar paralizar u obstaculizar la flota francesa.

El método de su acción dependería de su propia habilidad y la de su adversario, y del elemento incierto del clima. Era claramente deseable para él no ser llevado a la batalla excepto en sus propios términos; en otras palabras, sin alguna ventaja de situación para compensar su fuerza más débil. Como una flota en mar abierto no puede asegurar ninguna ventaja de terreno, la posición que favorecía a los más débiles era la de barlovento, dando opción de tiempo y algunas opciones en cuanto al método de ataque, la posición ofensiva utilizada defensivamente, con la intención de realizar una ofensiva. movimiento si las circunstancias lo ameritan. La posición de sotavento no dejaba a los más débiles otra opción que huir o aceptar la acción en los términos de su adversario.

Independientemente de lo que se piense sobre la habilidad de Hughes, hay que reconocer que su tarea era difícil. Aún así, se puede reducir claramente a dos requisitos. La primera era asestar un golpe a la flota francesa, para reducir la desigualdad actual; el segundo, impedir que Suffren se apoderara de Trincomalee, que dependía totalmente de la flota. [430]
[173] Suffren, por otro lado, si pudiera causarle a Hughes, en una acción, más daño del que él mismo recibió, sería libre de girar en cualquier dirección que eligiera.

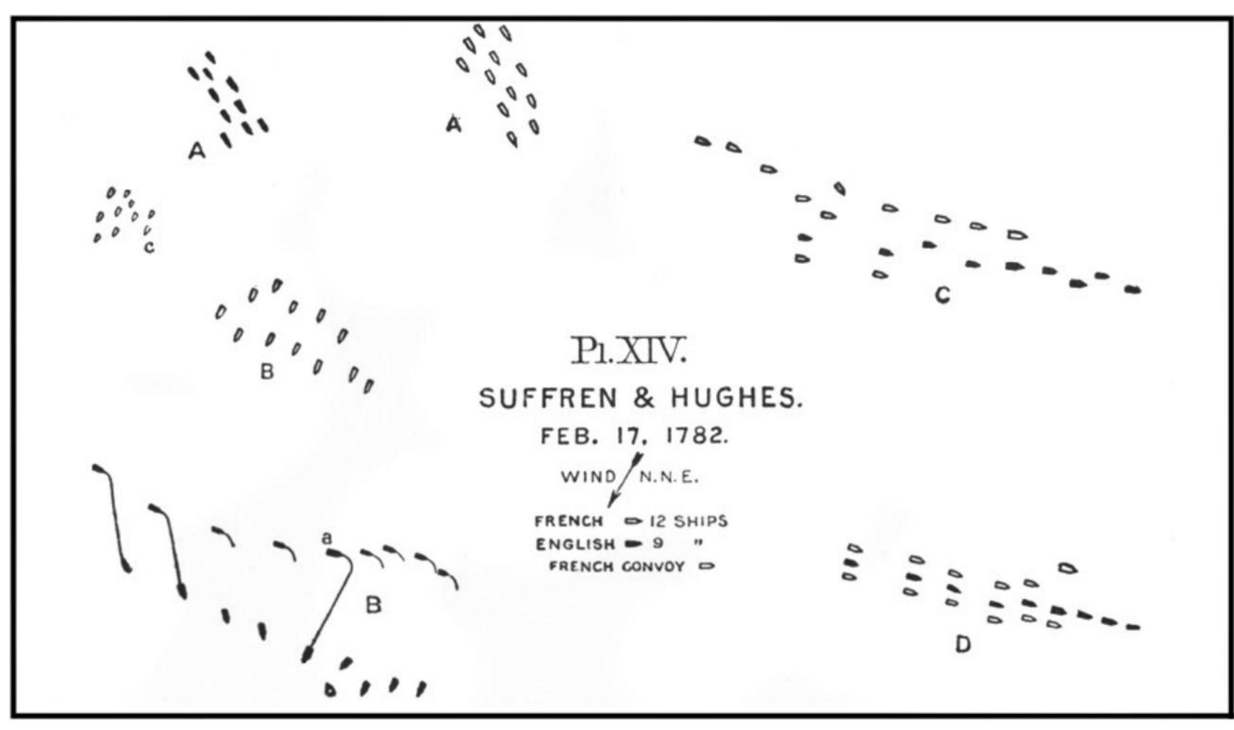
Suffren, habiendo avistado la flota de Hughes en Madrás el 15 de febrero, ancló la suya cuatro millas al norte. Considerando que la línea enemiga, apoyada por las baterías, era demasiado fuerte para el ataque, se puso nuevamente en marcha a las cuatro de la tarde y se detuvo hacia el sur. Hughes también pesó, permaneció toda esa noche hacia el sur con navegación fácil, y al amanecer descubrió que el escuadrón enemigo se había separado del convoy, siendo los barcos de guerra unos doce.

millas al este, mientras que los transportes estaban a nueve millas al suroeste de él (Lámina XIV. A, A). Se dice que esta dispersión se debió al descuido de las fragatas francesas, que no mantuvieron contacto con las inglesas. Hughes inmediatamente se aprovechó de ello y persiguió al convoy (c), sabiendo que los barcos de la línea de batalla debían seguirlo. Sus barcos con fondo de cobre capturaron a seis enemigos, cinco de los cuales eran presas inglesas. El sexto llevaba trescientos soldados con provisiones militares. Hughes había marcado un punto.

Suffren, por supuesto, siguió en una persecución general, y a las tres de la tarde cuatro de sus mejores marineros estaban a dos o tres millas de los barcos ingleses más a popa. Los barcos de Hughes estaban ahora muy dispersos, pero no de manera imprudente, ya que se unieron mediante una señal a las siete de la tarde. Ambos escuadrones permanecieron al sureste durante la noche, navegando cómodamente.

A la luz del día 17, fecha de la primera de las cuatro acciones libradas entre estos dos jefes en siete meses, las flotas estaban separadas por seis u ocho millas, y los franceses se dirigían al noreste de los ingleses (B, B). Estos últimos formaron línea de vanguardia amurada a babor (a), [431] con dificultad, debido a los vientos suaves y las frecuentes calmas.
El almirante Hughes explica que esperaba capear al enemigo con este rumbo para poder enfrentarse estrechamente, contando probablemente con encontrarse a barlovento cuando soplara la brisa del mar. El viento continuaba ligero, pero con frecuentes ráfagas, del norte-noreste, los franceses, corriendo delante de él, mantuvieron las ráfagas más largas y se acercaron a los ingleses rápidamente, la intención de Suffren de atacar la retaguardia se vio favorecida por el rumbo de Hughes. Este último, al ver su retaguardia rezagada, se acercó a la línea de frente (b), retirándose para ganar tiempo para que los barcos se acercaran al centro. Estos movimientos en línea continuaron hasta veinte minutos antes de las cuatro de la tarde, cuando, al descubrir que no podía escapar del ataque en las condiciones del enemigo, Hughes avanzó a babor y esperó (C). Ya fuera por su propia culpa o no, ahora se encontraba en la peor posición posible, esperando un ataque de una fuerza superior a su antojo.

El barco de retaguardia de su línea, el "Exeter", no estaba cerrado; y no parece haber ninguna razón por la que no se le debería haber puesto a la vanguardia, formándose amurado a estribor, y así acercando a los otros barcos a ella.



Pl. XIV.

Listar

El método del ataque de Suffren (C) lo exponen él y Hughes de manera diferente, pero la diferencia es sólo en detalles; Los hechos principales son ciertos. Hughes dice que el enemigo "se dirigió hacia la retaguardia de nuestra línea en una doble línea irregular", en cuya formación continuaron hasta el momento de la colisión, cuando "tres de los barcos enemigos en la primera línea se abalanzaron sobre el ' Exeter", mientras cuatro más de su segunda línea, encabezados por el "Héros", en el que M. de Suffren tenía su bandera, arrastraron a lo largo del exterior de la primera línea hacia nuestro centro. A las cuatro y cinco minutos los tres barcos del enemigo partieron su fuego contra el Exeter, que fue devuelto por ella y su segundo de adelante; la acción se hizo general desde nuestra retaguardia hasta nuestro centro, el barco al mando del enemigo, con otros tres de su segunda línea, dirigiéndose hacia nuestro centro, pero nunca avanzó más allá del "Superbe", nuestro barco central, con poco o ningún viento y algunas fuertes lluvias durante el enfrentamiento. En estas circunstancias, el enemigo trajo ocho de sus mejores barcos al ataque de cinco de los nuestros, como la furgoneta de nuestra línea, compuesta por el 'Monmouth', el 'Eagle', el 'Burford' y el 'Worcester', no podía [432] ponerse en acción sin virar

"sobre el enemigo", para lo cual no había suficiente viento.

Aquí los dejaremos, y daremos el relato de Suffren de cómo llegó a su cargo. En su informe al Ministro de Marina dice:

> "Debería haber destruido la escuadra inglesa, menos por la superioridad numérica que por la disposición ventajosa con la que la ataqué. Ataqué el barco de retaguardia y permanecí a lo largo de la línea inglesa hasta el sexto. De esta manera inutilicé a tres de ellos, así que que éramos doce contra seis. Comencé la pelea a las tres y media de la tarde, tomando la delantera y haciendo señales para formar línea lo mejor que se pudiera, sin eso no habría entrado en combate. A las cuatro hice señales a tres. Los barcos se doblaron hacia la retaguardia enemiga y al escuadrón se acercó a tiro de pistola. Esta señal, aunque repetida, no fue ejecutada. Yo mismo no di el ejemplo, para poder mantener a raya a los tres barcos de vanguardia. que al virar me habría doblado. Sin embargo, excepto el 'Brilliant', que se duplicó en la retaguardia, ningún barco estuvo tan cerca como el mío, ni recibió tantos disparos."

El principal punto de diferencia en los dos relatos es que Suffren afirma que su buque insignia pasó a lo largo de toda la línea inglesa, desde la retaguardia hasta el sexto barco; mientras que Hughes dice que los franceses se dividieron en dos líneas que, al acercarse, dirigieron, una hacia la retaguardia y la otra hacia el centro, de su escuadrón. Esta última sería la mejor maniobra; porque si el barco que encabezaba el ataque pasaba, como afirma Suffren, a lo largo de la línea enemiga desde la retaguardia hasta el sexto, recibiría sucesivamente el primer fuego de seis barcos, lo que debería paralizarlo y confundir su línea. Suffren también señala la intención de duplicar la retaguardia colocando tres barcos a sotavento de la misma. Dos de los franceses adoptaron esta posición. Suffren da además su razón para no cerrar con su propio barco, que conducía; pero como los que lo seguían no se acercaron, la atención de Hughes no se centró en su acción.

El comodoro francés estaba seriamente, y al parecer con razón, enojado por la inacción de varios de sus capitanes.[433] Del segundo al mando se quejó al ministro: "Estando a la cabeza, no podía ver bien lo que pasaba detrás. Había ordenado al señor de Tromelin que hiciera señales a los barcos que pudieran estar cerca de él; él sólo Repetí los míos sin que me los llevaran a cabo". Esta queja estaba totalmente justificada. El 6 de febrero, diez días antes de la pelea, había escrito a su segundo lo siguiente:

> "Si tenemos la suerte de estar a barlovento, ya que los ingleses no son más de ocho, o a lo sumo nueve, mi intención es doblar en su retaguardia. Suponiendo que vuestra división esté en la retaguardia, veréis por vuestra posición. cuántos barcos se traslaparán a la línea enemiga, y les harás señales para que doblen[174] [es decir, que se enfrenten a sotavento]... En cualquier caso, te ruego que ordenes a tu división la maniobras que usted considerará más adecuadas para asegurar el éxito de la acción. La captura de Trincomalee y la de Negapatam, y tal vez de todo Ceilán, debería hacernos desear una acción general ".

Las dos últimas frases revelan la propia apreciación de Suffren de la situación militar en los mares de la India, que exigía, primero, la desactivación de la flota hostil y, después, la captura de ciertos puertos estratégicos. Que este diagnóstico fuera correcto es tan cierto como que invirtió las máximas francesas comunes, que habrían puesto el puerto en primer lugar y la flota en segundo lugar como objetivos. Una acción general fue el primer desideratum de Suffren y, por lo tanto, es seguro decir que evitar tal acción debería haber sido el primer objetivo de Hughes. En consecuencia, el intento de este último de ganar la posición de barlovento fue correcto; y como en el mes de febrero la brisa marina en Madrás llega desde el este y el sur alrededor de las once de la mañana, probablemente hizo bien en tomar esa dirección general, aunque el resultado lo decepcionó. De Guichen, en uno de sus compromisos con Rodney, determinó el rumbo de su flota con referencia a estar[434] a barlovento cuando soplaba la brisa de la tarde, y tuvo éxito. El uso que Hughes habría hecho de la ventaja del viento sólo puede inferirse de sus propias palabras: que lo buscó para participar más estrechamente. No hay en esto la promesa cierta de un uso hábil de una ventaja táctica.

Suffren también ilustra, en sus palabras a Tromelin, su concepción de los deberes de un segundo al mando, que puede tener bastante paralelo con el de Nelson en su célebre orden ante Trafalgar. En esta primera acción dirigió él mismo el ataque principal, dejando la dirección de lo que podría llamarse la reserva (en cualquier caso, de la segunda mitad del asalto) a su lugarteniente, quien, por desgracia para él, no era un Collingwood, y fracasó por completo en apoyarlo.
Es probable que el liderazgo de Suffren no se debiera a ninguna teoría particular, sino al hecho de que su barco era el mejor navegante de la flota, y que lo avanzado de la hora y la ligereza del viento hacían necesario llevar al enemigo a la acción. rápidamente. Pero aquí aparece una falta por parte de Suffren. Liderar como lo hizo implica, no necesariamente pero sí de manera muy natural, la idea de dar ejemplo; y mantener su propio barco fuera del alcance cercano, por excelentes razones tácticas, llevó a los capitanes que lo seguían naturalmente, casi excusablemente, a mantenerse a la misma distancia, a pesar de

sus señales. No se debe permitir que se produzca el conflicto entre órdenes y ejemplo, que surgió tan singularmente en Vicksburg durante nuestra guerra civil, provocando el malentendido y el distanciamiento de dos valientes oficiales. Es tarea de un jefe prevenir tales malentendidos mediante una cuidadosa explicación previa tanto de la letra como del espíritu de sus planes. Esto es especialmente cierto en el mar, donde el humo, el viento flojo y los aparejos intermedios hacen que las señales sean difíciles de leer, aunque son casi el único medio de comunicación. Ésta era la práctica de Nelson; Suffren tampoco era ajena a la idea. "Se necesitan disposiciones bien concertadas con quienes deben ejecutarlas", escribió a D'Estaing, tres años antes. La excusa que pueden alegar aquellos que lo siguieron y se enfrentaron, no puede servir para [435] los barcos de retaguardia, y especialmente para el segundo al mando, que conocía los planes de Suffren. Debería haber obligado a los barcos de retaguardia a tomar posiciones a sotavento, guiándose él mismo, si fuera necesario. Había bastante viento; porque dos capitanes realmente estaban comprometidos a sotavento, uno de ellos sin órdenes, actuando, impulsado por su propia buena voluntad y coraje, siguiendo el dicho de Nelson: "Ningún capitán puede hacer mucho mal si coloca su barco al lado del de un enemigo". Recibió el elogio especial de Suffren, lo que en sí mismo es un honor y una recompensa. Si el fracaso de tantos de sus compañeros se debió a la ineficiencia o a un espíritu de facción y deslealtad, no tiene importancia para el escritor militar general, por muy interesante que sea para los oficiales franceses celosos del honor de su servicio. Las quejas de Suffren, después de varias decepciones, se volvieron vehementes.

> "Mi corazón", escribió, "está destrozado por la deserción más generalizada. Acabo de perder la oportunidad de destruir la escuadra inglesa... Todos, sí, todos, podrían haberse acercado, ya que estábamos a barlovento y por delante. y ninguno lo hizo. Varios de ellos se habían comportado valientemente en otros combates. Sólo puedo atribuir este horror al deseo de poner fin al crucero, a la mala voluntad y a la ignorancia, porque no me atrevo a sospechar nada peor. El resultado ha sido terrible. Debo decirle, Monseñor, que los oficiales que han estado mucho tiempo en la Isla de Francia no son ni marineros ni militares. No son marineros, porque no han estado en el mar; y el carácter comercial, independiente e insubordinado , se opone absolutamente al espíritu militar".

Esta carta, escrita después de su cuarta batalla con Hughes, debe tomarse con indulgencia. No sólo parece que el propio Suffren, obligado en esta última ocasión por su afán, fue en parte responsable del desorden de su flota, sino que hubo otras circunstancias, y sobre todo el carácter de algunos de los oficiales culpados, que hicieron que el acusación de una desafección general excesiva. Por otra parte, sigue siendo cierto que después de cuatro acciones generales, con superioridad numérica por parte de los franceses, bajo un jefe de la habilidad y el ardor de Suffren, la escuadra inglesa, para usar su propia expresión lastimera, "todavía existía; " no sólo eso, sino que no había perdido ni un solo barco. [436]
La única conclusión que se puede sacar es la de un escritor naval francés: "La cantidad desapareció antes que la calidad". [175] Es irrelevante si el defecto se debió a ineficiencia o desafección.

La ineficacia que se manifestaba en el campo de batalla desaparecía en la conducción general de la campaña, donde sólo las cualidades del jefe contaban. La batalla del 17 de febrero terminó con un cambio de viento hacia el sureste a las seis de la tarde, después de dos horas de acción. Los ingleses fueron así llevados a barlovento y sus barcos de vanguardia pudieron participar en la lucha. Al caer la noche, Suffren, a las seis y media, arrastraba a su escuadrón impulsado por el viento amurado a estribor, en dirección noreste, mientras Hughes navegaba hacia el sur con una vela fácil. El capitán Chevalier, de la marina francesa, dice que Suffren tenía intención de reanudar la lucha al día siguiente. En ese caso debería haber tomado medidas para mantenerse a su alcance. Era demasiado evidente que la política de Hughes era no luchar sin alguna ventaja, permitir la suposición de que con un barco, el "Exeter", perdido ante él debido a la concentración de tantos enemigos sobre él, esperaría tranquilamente un ataque. Esto es tan claro que hace probable que Suffren viera razones suficientes, en los resultados de su flota y la mala conducta de sus oficiales, para no desear renovar la acción de inmediato. A la mañana siguiente, las dos flotas se perdieron de vista. La continuación del viento del norte y el estado averiado de dos de sus barcos obligaron a Hughes a ir a Trincomalee, donde el puerto protegido les permitió reparar. Suffren, preocupado por sus transportes, se dirigió a Pondicherry, donde ancló en su compañía. Entonces era su deseo proceder contra Negapatam; pero el comandante de las tropas decidió actuar contra Cuddalore. Después de negociaciones y acuerdos con Hyder Ali, el ejército desembarcó al sur de Porto Novo y marchó contra Cuddalore, que se rindió el 4 de abril.

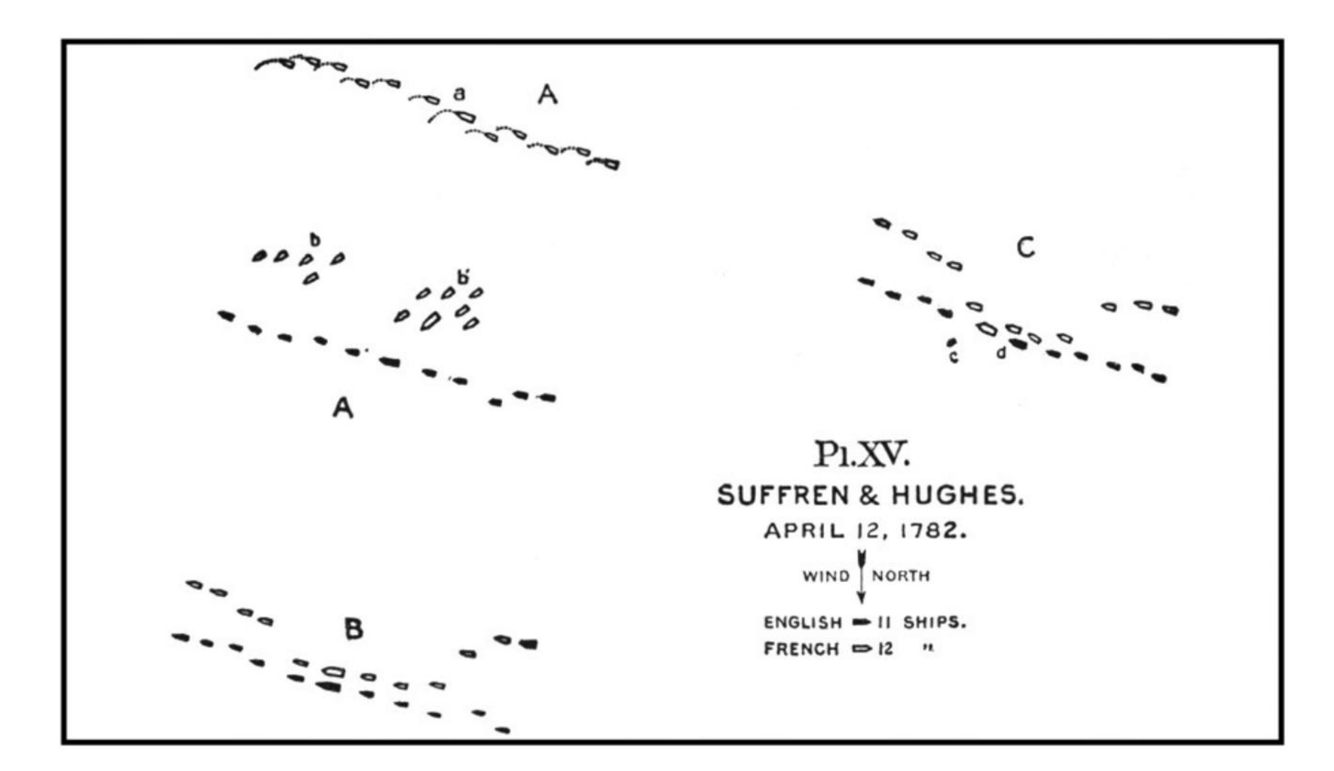
Mientras tanto, Suffren, ansioso de actuar contra su objetivo principal, había zarpado de nuevo el 23 de marzo. Tenía la esperanza de cortar el paso a dos barcos de línea que se esperaban de Inglaterra. Para esto llegó demasiado tarde; Los [437] dos setenta y cuatro se unieron al cuerpo principal en Madrás el 30 de marzo. Hughes se había reacondicionado en Trincomalee en quince días y llegó nuevamente a Madrás el 12 de marzo. Poco después de que se le unieran los refuerzos, zarpó de nuevo hacia Trincomalee con tropas y pertrechos militares para la guarnición. El 8 de abril, el escuadrón de Suffren fue visto hacia el noreste, también de pie hacia el sur. Hughes siguió adelante durante ese día y los dos siguientes, con ligeros vientos del norte. El día 11 llegó a la costa de Ceilán, cincuenta millas al norte de Trincomalee, y se dirigió al puerto. En la mañana del día 12, se vio a la escuadra francesa en el noreste apiñada en su persecución.

Era el día en que Rodney y De Grasse se encontraron en las Indias Occidentales, pero las cosas fueron al revés; aquí los franceses, no los ingleses, buscaron acción.

La velocidad de los barcos de ambas escuadras era muy desigual; cada uno tenía algunos barcos de cobre y otros sin cobre. Hughes descubrió que sus lentos navegantes no podían escapar de los más rápidos de su enemigo, condición que siempre obligará a una fuerza en retirada a arriesgar una acción, a menos que pueda decidir abandonar los barcos de retaguardia, y que hace que sea imperativo para la seguridad. así como la eficiencia, de un escuadrón que los buques de la misma clase deben tener todos una velocidad mínima determinada. La misma causa, el peligro de un barco separado, llevó al reacio De Grasse, el mismo día, en otra escena, a una maniobra arriesgada y a un gran percance. Hughes, con más razón, decidió luchar; ya las nueve de la mañana formó su línea amurada a estribor, parándose en la costa (Lámina XV., A), la escuadra en buen orden, con intervalos de dos cables entre los barcos. Primero seguiremos su relato, que también difiere del de Suffren, dando una idea radicalmente diferente de las tácticas utilizadas por el comodoro francés, y más en crédito de la habilidad de este último. Él dice:-

"El enemigo, dirigiéndose de norte a este, a una distancia de seis millas, con viento de norte a este, continuó maniobrando sus barcos y cambiando sus posiciones en línea, hasta el mediodía y quince minutos, cuando se alejaron (a) para enfrentarnos, cinco velas de su vanguardia extendidas a lo largo (b) para enfrentar los barcos de nuestra vanguardia, y la otra siete velas (b') gobernando directamente en nuestros tres barcos centrales, el 'Superbe', el 'Monmouth', su segundo a proa, y el 'Monarca', su segundo a popa. A la una y media comenzó el combate a la vanguardia de ambos escuadrones; tres minutos después hice la señal de batalla. El almirante francés en el 'Héros' y su segundo a popa en 'L'Orient' (ambos setenta y cuatro) se abalanzaron sobre el 'Superbe' [177] a tiro de pistola. El 'Héros' continuó en su posición, dando y recibiendo un severo fuego durante nueve minutos, y luego se mantuvo, muy dañado, para atacar al 'Monmouth', en ese momento trabado con otro de los barcos enemigos, dejando espacio para los barcos. en su retaguardia para atacar nuestro centro, donde el enfrentamiento era más intenso. A las tres, al 'Monmouth' le dispararon el mástil de mesana, y en unos minutos su palo mayor, y se salió de la línea a sotavento (C, c); y a las tres y cuarenta minutos el viento continuó inesperadamente muy al norte sin brisa marina, y teniendo cuidado de no enredar nuestros barcos con la tierra, hice señal de navegar y arrastrar por el viento en una línea de batalla a babor. virar, aún enfrentando al enemigo." [438]

Ahora aquí, prácticamente, había concentración con fuerza. En esta, la lucha más dura entre estos dos duros luchadores, la pérdida inglesa fue de 137 muertos y 430 heridos en once barcos. De este total, los dos barcos centrales, el buque insignia y el siguiente, perdieron 104 muertos y 198 heridos, el cincuenta y tres por ciento de las pérdidas totales de la escuadra, de la cual formaban el dieciocho por ciento. Las bajas fueron mucho mayores, en proporción al tamaño de los barcos, que las de los líderes de las dos columnas en Trafalgar. [178] Los daños materiales a cascos, largueros, etc., fueron aún más graves. La escuadra inglesa, por esta concentración del enemigo en una pequeña fracción de ella, quedó completamente paralizada. Inferior cuando comenzó la acción, su inferioridad fue aún más decisiva por la resta de dos [439] barcos, y la libertad de movimiento de Suffren aumentó.



Pero ¿hasta dónde pretendía Suffren esta concentración? Para ello debemos acudir a las páginas de dos escritores franceses,[179] quienes basan sus narraciones en sus propios despachos registrados en la Oficina de Marina francesa. La ventaja práctica obtenida por los franceses también debe comprobarse comparando las listas de bajas y las heridas recibidas por sus barcos individuales; porque es evidente que si ambos escuadrones recibieron la misma cantidad total de daños, pero que con los ingleses cayó en dos barcos, de modo que no pudieron estar listos para la acción durante un mes o más, mientras que con los franceses el daño fue divididos entre los doce, lo que les permitiría estar listos nuevamente en unos días, la victoria táctica y estratégica recaería en estos últimos. [180]

En cuanto al propósito de Suffren, no hay nada que indique que pretendiera realizar el ataque que describe Hughes. Teniendo doce barcos frente a los once ingleses, su intención parece haber sido seguir la práctica inglesa habitual: formar una línea paralela al enemigo, atacar juntos y enfrentarse barco a barco. A esto añadió una combinación simple; el duodécimo barco francés, al no contar con un oponente, debía atacar al barco inglés de retaguardia en su lado de sotavento, colocándolo así entre dos fuegos. En verdad, una concentración en la vanguardia y el centro, como describe Hughes, es tácticamente inferior a un esfuerzo similar en el centro y la retaguardia de una columna. Esto es cierto incluso en el caso de los vapores, que, aunque son menos propensos a perder fuerza motriz, aún así deben girar para pasar de la vanguardia a la retaguardia, perdiendo muchos segundos valiosos; pero esto es especialmente cierto en el caso de los veleros, y sobre todo en los aires ligeros y desconcertantes que tienden a marcar el cambio de monzón en la estación en que se libra esta lucha. Nelson enfatizó su desprecio por los rusos de su época al decir que no dudaría en atacar su vanguardia, contando con confundir a toda la línea por su falta de habilidad náutica; pero aunque tenía una opinión no [440] mucho mejor de los españoles, lanzó el peso del ataque sobre la retaguardia de las flotas aliadas en Trafalgar. Al tratar con marineros como los capitanes de la flota de Hughes, habría sido un error atacar la vanguardia en lugar de la retaguardia. Sólo una calma absoluta podría haber mantenido a este último fuera de combate.

El capitán Chevalier describe así el ataque de Suffren. Después de mencionar la línea de formación de Hughes en el amurado a estribor, dice:—

> "Esta maniobra fue imitada por los franceses, y los dos escuadrones corrieron en líneas paralelas, dirigiéndose hacia el oeste-noroeste (A, A). A las once, estando nuestra línea bien formada, Suffren hizo la señal de mantenerse alejados hacia el oeste-suroeste, por Se produjo un movimiento conjunto. Nuestros barcos no mantuvieron su rumbo en la línea prescrita, y la vanguardia, compuesta por los mejores marineros, llegó primero al alcance del enemigo. [181] En un momento, los barcos líderes de la flota inglesa abrieron fuego. sobre el "Vengeur" y el "Artésien". Estos dos barcos, habiendo orzado[182] para devolver el fuego, recibieron inmediatamente la orden de alejarse de nuevo. Suffren, que deseaba una acción decisiva, mantuvo su rumbo, recibiendo sin respuesta los disparos dirigidos contra su barco por el enemigo. Cuando estaba a tiro de pistola del 'Superbe', viró al viento (B), y la señal de abrir fuego apareció en la punta del palo mayor. El almirante Hughes tenía sólo once barcos, el 'Bizarre', según las disposiciones tomadas por el comandante en jefe, debía atacar por el costado el barco de retaguardia de la flota inglesa y doblarlo a sotavento. En el momento en que se oyeron los primeros cañonazos, nuestros peores navegantes no estaban en sus puestos. Respirando la letra, y no el espíritu, de las órdenes del comodoro, los capitanes de estos barcos orzaban al mismo tiempo que los que los precedían. De ahí resultó que la línea francesa formaba una curva (B), cuyos extremos estaban representados en la vanguardia por el 'Artésien' y el 'Vengeur', y en la retaguardia por el 'Bizarre', el 'Ajax' y el 'Sévère'. En consecuencia, estos barcos estaban muy alejados de los que les correspondían en la línea enemiga."

De todo esto, escrito por un cálido admirador de Suffren, que ha tenido pleno acceso a los documentos oficiales, se desprende claramente que el jefe francés pretendía un ataque elemental en concepción y difícil de ejecutar. Para [441] mantener una flota en una línea de rumbo, navegando libremente, se requiere mucha práctica, especialmente cuando los barcos tienen diferentes velocidades, como tenía Suffren. La grave lesión sufrida por el "Superbe" y el "Monmouth", sin duda debido a una concentración, no puede atribuirse a las disposiciones de Suffren. "Las lesiones que recibió el 'Héros' al inicio de la acción no le permitieron permanecer junto al 'Superbe'. Al no poder recoger a tiempo sus gavias, habiendo sido cortados los tirantes, pasó adelante y sólo fue detenido en el través del 'Monmouth'". [183] Esto explica el sufrimiento de este último barco, ya herido, y ahora compitiendo con un oponente mucho más grande. El "Superbe" fue liberado de Suffren sólo para ser atacado por el siguiente francés, un barco igualmente pesado; y cuando el "Monmouth" se desvió o se levantó, a sotavento, el buque insignia francés también se desvió de modo que por unos momentos disparó sus cañones de popa a la proa del "Superbe" (C, d). Este último fue atacado al mismo tiempo por el través y por la aleta por dos barcos franceses que, con o sin señal, se acercaron para proteger a su comodoro.

Un examen de la lista de bajas muestra que las pérdidas de los franceses se distribuyeron mucho más entre sus barcos que las de los ingleses. No menos de tres de estos últimos escaparon sin morir un solo hombre, mientras que de los franceses sólo uno. El núcleo de la acción parece haber estado en la concentración un tanto fortuita de dos setenta y cuatro franceses y un sesenta y cuatro sobre un setenta y cuatro y sesenta y cuatro ingleses. Suponiendo que los barcos tuvieran en realidad la misma fuerza que sus tarifas, los franceses trajeron, contando sólo las andanadas, ciento seis cañones contra sesenta y nueve.

Algunas críticas desfavorables suscitaron la gestión del almirante Hughes durante los tres días anteriores a la lucha, porque se abstuvo de atacar a los franceses, aunque durante la mayor parte del tiempo estuvieron a sotavento con un solo barco más que los ingleses, y muy separados en eso. Se pensó que tenía la oportunidad de vencerlos en detalle. [184] Los relatos accesibles son demasiado escasos para permitir un juicio preciso sobre esta opinión, que probablemente reflejaba la conversación en el comedor y en el alcázar de los oficiales [442] subordinados de la flota. El propio informe de Hughes sobre la posición de las dos flotas es vago y, en un particular importante, directamente contradictorio con el de los franceses. Si se presentaba la supuesta oportunidad, el almirante inglés, al negarse a utilizarla, se adhería a la resolución con la que navegaba, de no buscar ni evitar al enemigo, sino de ir directamente a Trincomalee y desembarcar las tropas y suministros que tenía a bordo. En otras palabras, sus acciones se regían por la política naval francesa más que por la inglesa, de subordinar el ataque de la flota enemiga a la misión particular que tenía entre manos. Si por esta razón dejó escapar una oportunidad favorable de luchar, ciertamente tenía motivos para lamentar amargamente su negligencia en los resultados de la batalla que siguió; pero a falta de información precisa, el punto más interesante que cabe señalar es la impresión causada en la opinión pública y profesional, que indica cuán firmemente sostenían los ingleses que el ataque de la flota enemiga era el primer deber de un almirante inglés. También se puede decir que difícilmente le habría ido peor atacando que permitiendo que el enemigo se convirtiera en el agresor; y ciertamente no peor de lo que le habría ido si los capitanes de Suffren hubieran sido tan buenos como los suyos.

Después de la acción, hacia la puesta del sol, ambas escuadras fondearon en quince brazas de agua, sondeando irregularmente, tres de los barcos franceses tocaron fondo en parches de coral. Aquí permanecieron durante una semana a dos millas de distancia, reacondicionándose. Hughes, por el estado arruinado del "Monmouth", esperaba un ataque; pero cuando Suffren hubo terminado sus reparaciones el día 19, se puso en marcha y permaneció afuera durante veinticuatro horas, invitando a una batalla que no quiso comenzar. Se dio cuenta tan profundamente de la condición del enemigo que sintió la necesidad de justificar su acción ante el Ministro de Marina, lo que hizo por ocho razones que no es necesario detallar aquí. La última fue la falta de eficiencia y apoyo cordial por parte de sus capitanes.

No es probable que Suffren pecara de excesiva precaución. Por el contrario, su defecto más marcado como comandante en jefe fue un [443] ardor que, cuando veía al enemigo, se convertía en impaciencia, y lo llevaba a veces a actuar apresuradamente y en desorden. Pero si en los detalles y en la ejecución de sus batallas, en sus combinaciones tácticas, Suffren se vio a veces frustrado por su propia impetuosidad y por las deficiencias de la mayoría de sus capitanes, en la conducción general de la campaña, en la estrategia, donde el Las cualidades personales del comandante en jefe se expresaron principalmente, su superioridad fue manifiesta y logró un éxito brillante. Entonces el ardor se manifestó en energía, incansable y contagioso. El entusiasmo de su ardiente sangre provenzal superó las dificultades, creó recursos a partir de la miseria y se hizo sentir en todos los buques bajo sus órdenes. Ninguna lección militar es más instructiva ni de mayor valor duradero que la rapidez y el ingenio con que él, sin puerto ni suministros, continuamente reacondicionó su flota y salió al campo, mientras su enemigo más lento se entretenía con sus reparaciones.

La batalla obligó a los ingleses a permanecer inactivos durante seis semanas, hasta que el "Monmouth" fue reparado. Lamentablemente, la situación de Suffren no le permitió asumir la ofensiva de inmediato. Le faltaban hombres, provisiones y, especialmente, palos y aparejos de repuesto. En una carta oficial después de la acción, escribió: "No tengo provisiones de repuesto para reparar los aparejos; al escuadrón le faltan al menos doce masteleros de repuesto". Se esperaba un convoy de barcos de suministros en Point de Galles, que, como el resto de Ceilán, excepto Trincomalee, todavía era holandesa. Por lo tanto, ancló en Batacalo, al sur de Trincomalee, una posición en la que se encontraba entre Hughes y los barcos ingleses que partían hacia el exterior, y estaba en una posición favorable para proteger sus propios convoyes, que se unían a él allí. El 3 de junio zarpó hacia Tranquebar, posesión danesa, donde permaneció dos o tres semanas, hostigando las comunicaciones inglesas entre Madrás y la flota en Trincomalee. Saliendo de allí, navegó hacia Cuddalore, para comunicarse con el comandante de las fuerzas terrestres y Hyder Ali. Este último se mostró muy descontento con la escasa cooperación del general francés. Suffren, sin embargo, se había ganado su favor y expresó el deseo de verlo a su regreso de la expedición y entonces en contemplación; [444] porque, fiel a su certero instinto, el comodoro se empeñó en buscar nuevamente la flota inglesa, tras vencerla se proponía atacar Negapatam. No había en él ninguna estrechez de prejuicio profesional; siempre tuvo presente la necesidad, tanto política como estratégica, de fomentar la alianza con el sultán y establecer control sobre el

litoral y en el interior; pero reconoció claramente que el primer paso para lograrlo era el control del mar, inutilizando la flota inglesa. La tenacidad y el vigor con que persiguió este objetivo, a pesar de grandes obstáculos, unidos a la claridad con que lo vio, son los méritos distintivos de Suffren entre la multitud de comandantes de flota franceses, sus iguales en coraje, pero limitados. por las ataduras de una falsa tradición y la percepción de un objetivo falso.

Mientras tanto, Hughes, después de haber instalado mástiles de jurado en el "Monmouth", había ido a Trincomalee, donde su escuadrón se reacondicionó y los enfermos fueron desembarcados para recibir tratamiento; pero es evidente, como se ha mencionado antes, que los ingleses no habían retenido el puerto el tiempo suficiente para construir un arsenal o un puerto de suministro, porque dice: "Podré volver a armar el 'Monmouth' con las provisiones de repuesto a bordo". los diversos barcos." Sin embargo, sus recursos eran superiores a los de su adversario. Durante el tiempo que Suffren estuvo en Tranquebar, preocupando las comunicaciones inglesas entre Madrás y Trincomalee, Hughes permaneció tranquilamente en este último puerto, navegando hacia Negapatam el 23 de junio, el día después de que Suffren llegara a Cuddalore. Los dos escuadrones se habían acercado nuevamente el uno al otro, y Suffren aceleró sus preparativos para el ataque tan pronto como supo que su enemigo estaba donde podía Hughes esperó su movimiento.

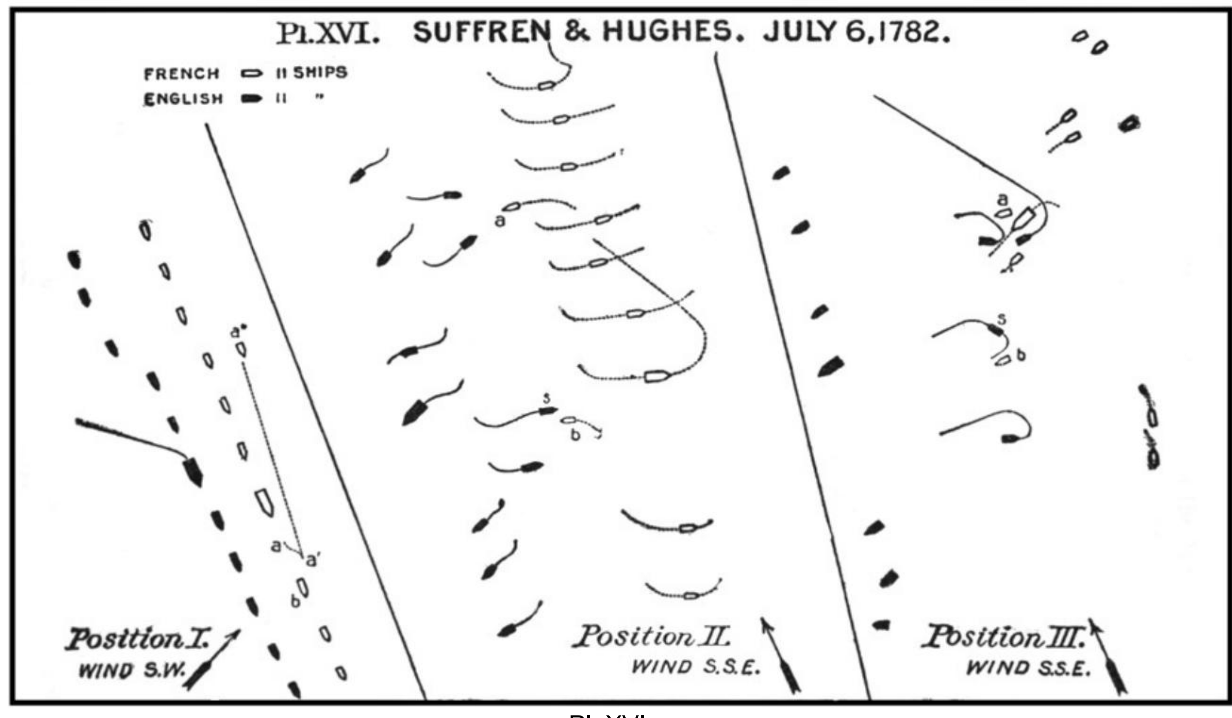
Sin embargo, antes de zarpar, Suffren tuvo ocasión de escribir a su casa: "Desde mi llegada a Ceilán, en parte con la ayuda de los holandeses, en parte gracias a las presas que hemos conseguido, la escuadra ha sido equipada para seis meses de servicio, y yo "Tenemos aseguradas raciones de trigo y arroz para más de un año". Este logro fue, en efecto, un justo motivo de orgullo y [445] autocomplacencia. Sin puerto y desprovisto de recursos, el comodoro francés había vivido del enemigo; los barcos de almacenamiento y el comercio de este último habían abastecido sus necesidades. Este resultado se debió a su fertilidad de recursos y a la actividad de sus cruceros, inspirados por él mismo. Sin embargo, sólo tenía dos fragatas, la clase de embarcación de la que un almirante debe depender principalmente para esta guerra depredadora. El 23 de marzo, tanto las provisiones como las provisiones estaban casi agotadas. Seis mil dólares en dinero y las provisiones del convoy eran entonces sus únicos recursos. Desde entonces había librado una dura batalla, muy costosa en aparejos y hombres, así como en municiones. Después de aquella pelea del 12 de abril sólo le quedaba pólvora y balas suficientes para otra batalla de igual gravedad. Tres meses más tarde pudo informar lo mismo que antes, que podía mantener el mar en su estación durante seis meses sin más suministros. Este resultado se debió enteramente a él mismo, a su confianza en sí mismo y a lo que, sin exagerar, puede llamarse su grandeza de alma. No se lo esperaba en París; por el contrario, allí se esperaba que la escuadra regresara a la Isla de Francia para reacondicionarse. No se creía posible que pudiera permanecer en una costa hostil, tan lejos de su base más cercana, y mantenerse en condiciones eficientes. Suffren pensaba de otra manera; consideraba, con verdadera perspicacia militar y un debido sentido del valor de su propia profesión, que el éxito de las operaciones en la India dependía del control del mar y, por tanto, de la presencia ininterrumpida de su escuadra. No rehuyó intentar lo que siempre se había creído imposible.

Esta firmeza de espíritu, que lleva el sello del genio, debe, para ser justamente apreciada, considerarse con referencia a las circunstancias de su propia época y de las generaciones anteriores en las que creció.

Suffren nació el 17 de julio de 1729 y sirvió durante las guerras de 1739 y 1756. Fue atacado por primera vez en la acción de Matthews frente a Toulon, el 22 de febrero de 1744. Fue contemporáneo de D'Estaing, De Guichen y De Grasse. antes de los días de la Revolución Francesa, cuando el levantamiento de un pueblo había enseñado a los hombres que a menudo las [446] imposibilidades no son imposibles; antes de que Napoleón y Nelson se burlaran de la palabra. Por tanto, su actitud y su acción tuvieron en ese momento el mérito adicional de la originalidad, pero su carácter altivo era capaz de demostrar aún más. Convencido de la necesidad de mantener la escuadra en su puesto, se atrevió a hacer caso omiso no sólo de los murmullos de sus oficiales sino también de las órdenes expresas de la Corte. Cuando llegó a Batacalo, encontró despachos que le ordenaban regresar a la Isla de Francia. En lugar de tomarlos como una liberación de la gran carga de responsabilidad, desobedeció, expuso sus razones y afirmó que él en el lugar podía juzgar mejor que un ministro en Europa lo que exigían las circunstancias. Un líder así merecía mejores subordinados y un mejor colega que el comandante de las fuerzas en tierra. Puede ser dudoso que las condiciones de la lucha marítima general hubieran permitido o no el derrocamiento de la potencia inglesa de las Indias Orientales; pero es cierto que entre todos los almirantes de las tres naciones no había ninguno tan capacitado para lograr ese resultado como Suffren. Lo encontraremos soportando pruebas más severas y siempre a la altura de ellas.

En la tarde del 5 de julio, el escuadrón de Suffren avistó a los ingleses, anclados frente a Cuddalore. Una hora más tarde, una ráfaga repentina se llevó los masteleros mayor y de mesana de uno de los barcos franceses. El almirante Hughes se puso en marcha y las dos flotas maniobraron durante la noche. Al día siguiente el viento favoreció a los ingleses, y los oponentes se encontraron en línea de batalla amurados a estribor, en dirección sur-sureste, con el viento en el suroeste. Como el barco francés averiado, debido a una imperdonable inactividad, no logró reparar sus heridas, los números a punto de enfrentarse eran iguales: once en cada lado. A las once de la mañana, los ingleses atacaron juntos y se enfrentaron barco contra barco; pero como era habitual en esas condiciones, los barcos de retaguardia no llegaron tan

acción cercana como los que están delante de ellos (Lámina XVI., Posición I.). El Capitán Chevalier señala cuidadosamente que su fracaso fue una buena compensación al fracaso de la retaguardia francesa el 12 de abril,[185] pero no señala a este [147] respecto que la furgoneta francesa, tanto en esa ocasión como nuevamente el 3 de abril, Septiembre, fallido al igual que la parte trasera. No cabe duda, en la mente del lector cuidadoso, de que la mayoría de los capitanes franceses eran inferiores, como marineros, a sus oponentes. Durante esta parte del enfrentamiento, el cuarto barco de la orden francesa, el "Brilliant" (a), perdió su palo mayor, se salió de la línea (a') y descendió gradualmente a popa y sotavento (a'').



Pl. XVI. Listar

A la una de la tarde, cuando la acción era más intensa, el viento cambió repentinamente hacia el sur-sureste, arrastrando a los barcos por la amura de babor (Posición II). Cuatro barcos ingleses, el "Burford", el "Sultan" (s), el "Worcester" y el "Eagle", al ver venir la brisa, se dirigieron a babor, hacia la línea francesa; los demás quedaron desconcertados y sobornados a estribor. Los barcos franceses, en cambio, con dos excepciones, el "Brilliant" (a) y el "Sévère" (b), compensaron a los ingleses. El efecto del cambio de viento fue, por tanto, separar las partes principales de los dos escuadrones, pero juntar entre líneas cuatro barcos ingleses y dos franceses. El pedido técnico fue destruido. El "Brilliant", habiendo quedado muy atrás de su posición, quedó bajo el fuego de dos de la retaguardia inglesa, el "Worcester" y el "Eagle", que se habían mantenido a tiempo y se acercaron a los franceses. Suffren en persona acudió en su ayuda (Posición III., a) y expulsó a los ingleses, que también estaban amenazados por la aproximación de otros dos barcos franceses que se habían dirigido hacia el oeste obedeciendo una señal. Mientras se desarrollaba esta acción parcial, el otro barco francés en peligro, el "Sévère" (b), fue atacado por el "Sultán" inglés (s) y, si se puede creer al capitán francés M. de Cillart, por dos otros barcos ingleses. Es probable que, desde su lugar en la fila, el "Burford" también la atacara. Sea como fuere, el "Sévère" arrió su bandera; pero mientras el "Sultán" se [148] alejaba de ella, reanudó el fuego, rastrillando el barco inglés. La orden de rendición, dada por el capitán francés y ejecutada mediante la señal formal de sumisión bien establecida, fue ignorada por sus subordinados, que dispararon contra su enemigo mientras la bandera estaba arriada. En efecto, la acción del barco francés equivalió a utilizar una infame artimaña de guerra; pero sería injusto decir que así se pretendía. Las posiciones de los distintos buques eran tales que el "Sultán" no habría podido conseguir su premio; Otros barcos franceses se acercaban y debieron haberlo retomado. Por tanto, la indignación de los jóvenes franceses ante la debilidad de su capitán estaba justificada; su negativa a estar obligados por él puede ser excusada ante los hombres que se enfrentan a una cuestión inesperada de decoro, en el fragor de la batalla y bajo el aguijón de la vergüenza. Sin embargo, una buena fe escrupulosa parece exigir que se espere su liberación de otras manos, sin estar obligados por la acción de su comandante; o al menos que el agresor tolerante no debería haber sufrido por ellos. El capitán, suspendido y enviado a casa por Suffren, y destituido por el rey, se condenó completamente por su intento de defensa: "Cuando el capitán de Cillart vio que la escuadra francesa se alejaba, pues todos los barcos, excepto el 'Brilliant', se habían hundido en La otra amura, pensó que era inútil prolongar su defensa, e hizo arriar la bandera .

Los barcos que se enfrentaban a él cesaron inmediatamente el fuego y el de estribor se alejó. En ese momento el 'Sévère' cayó a estribor y se hincharon sus velas; El capitán de Cillart ordenó entonces que se reanudara el fuego con sus cañones de la cubierta inferior, los únicos todavía tripulados, y se reunió con su escuadrón."[186]

Esta acción fue la única de las cinco libradas por Suffren en la costa de la India, en la que el almirante inglés fue el agresor. [449] No se encuentra en él ningún indicio de concepciones militares, de combinaciones tácticas; pero, por otra parte, Hughes muestra continuamente las aptitudes, los hábitos de pensamiento y la previsión del hábil marinero, así como un coraje más allá de toda prueba. En verdad, era un admirable representante del oficial naval inglés promedio de mediados del siglo XVIII; y si bien es imposible no condenar la ignorancia general de la parte más importante de la profesión, es útil señalar hasta qué punto el dominio completo de sus otros detalles y la tenaz determinación de no ceder compensaron un defecto tan señalado. Así como las legiones romanas a menudo redimían los errores de sus generales, los capitanes y marineros ingleses a menudo salvaban lo que se había perdido por los errores de sus almirantes, errores que ni el capitán ni los marineros reconocían, ni probablemente habrían admitido. En ninguna otra parte se mostraron tan claramente estas sólidas cualidades como en las batallas de Suffren, porque en ningún otro lugar se les exigieron tanto. No se encuentran en los anales navales ejemplos más magníficos de resistencia desesperada pero útil a las abrumadoras probabilidades que el del "Monmouth" el 12 de abril, y el del "Exeter" el 17 de febrero. Un incidente contado sobre este último barco vale la pena. citando. "En el momento de la acción, cuando el 'Exeter' ya estaba en estado de naufragio, el capitán se acercó al comodoro King para preguntarle qué debía hacer con el barco, ya que dos enemigos se acercaban nuevamente a él. . Él respondió lacónicamente: 'no hay nada que hacer sino luchar contra ella hasta que se hunda'".[187] Ella fue salvada.

Suffren, por el contrario, estaba en ese momento indignado más allá de lo soportable por el mal comportamiento de sus capitanes. Cillart fue enviado a casa; pero además de él, otros dos, ambos hombres de conexiones influyentes y uno de ellos pariente del propio Suffren, fueron desposeídos de sus mandos. Por muy necesario y apropiado que fuera este paso, pocos excepto Suffren habrían [450] tenido la resolución de darlo; porque, hasta donde él sabía entonces, sólo era un capitán en rango, y ni siquiera a los almirantes les estaba permitido tratar así a sus jóvenes. "Tal vez esté usted enojado, Monseñor", escribió, "por no haber usado el rigor antes; pero le ruego que recuerde que los reglamentos no conceden este poder ni siquiera a un oficial general, cosa que no soy".

Inmediatamente después de la acción del 6 de julio, la energía superior y la capacidad militar de Suffren comienzan a influir notablemente en la cuestión entre él y Hughes. La pelea había sido severa; pero las cualidades militares empezaron a hacerse notar, como seguramente deben hacerlo. Las pérdidas de los dos escuadrones en hombres, en la última acción, habían sido de uno a tres a favor de los ingleses; por otra parte, este último aparentemente había sufrido más en velas y palos, es decir, en fuerza motriz. Ambas flotas anclaron por la tarde, la inglesa frente a Negapatam y la francesa a sotavento, frente a Cuddalore. El 18 de julio, Suffren estaba nuevamente listo para hacerse a la mar; mientras que el mismo día Hughes acababa de decidir ir a Madrás para terminar sus reparaciones. Suffren se retrasó aún más por la necesidad política de una visita oficial a Hyder Ali, tras lo cual navegó hasta Batacalo, donde llegó el 9 de agosto, para esperar refuerzos y suministros de Francia. El día 21 estos se le unieron; y dos días después zarpó, ahora con catorce barcos de línea, hacia Trincomalee, anclando frente a la ciudad el día 25. La noche siguiente, las tropas desembarcaron, se colocaron las baterías y el ataque continuó con vigor. Los días 30 y 31 se rindieron los dos fuertes que constituían la fortaleza defensiva de la plaza, y este importante puerto pasó a manos de los franceses.

Convencido de que Hughes aparecería pronto, Suffren concedió fácilmente todos los honores de guerra exigidos por el gobernador del lugar, contentándose con la ganancia sustancial. Dos días más tarde, en la tarde del 2 de septiembre, la flota inglesa fue avistada por las fragatas de vigilancia francesas.

Durante las seis semanas en las que el Suffren había estado tan activo y provechosamente empleado, el almirante inglés había [451] permanecido tranquilamente anclado, reparando y reacondicionando. No se dispone de información precisa para determinar en qué medida este retraso era inevitable; pero teniendo en cuenta las conocidas aptitudes de los marineros ingleses de esa época, difícilmente puede dudarse que, si Hughes hubiera poseído la incansable energía de su gran rival, podría haber ganado los pocos días que decidieron el destino de Trincomalee y haber luchado. una batalla para salvar el lugar. De hecho, esta conclusión está respaldada por sus propios informes, que afirman que el 12 de agosto los barcos estaban casi equipados; y, sin embargo, aunque temía un ataque a Trincomalee, no zarpó hasta el día 20. La pérdida de este puerto lo obligó a abandonar la costa este, que se había vuelto insegura por la llegada del monzón del noreste, y confirió una importante ventaja estratégica a Suffren, por no hablar del efecto político sobre los gobernantes nativos de la India.

Para apreciar plenamente este contraste entre los dos almirantes, es necesario señalar también cuán diferentes estaban situados en cuanto al material para las reparaciones. Después de la acción del día 6, Hughes encontró en Madrás palos, cordaje, provisiones, provisiones y material. Suffren en Cuddalore no encontró nada. Para poner su escuadrón en buenas condiciones de combate, se necesitaban diecinueve mástiles nuevos, además de mástiles inferiores, vergas, aparejos, velas, etc. Para tomar el mar, se quitaron los mástiles de las fragatas y de los buques más pequeños, y se los entregaron a los barcos del-

línea mientras se despojaban de las presas inglesas para equipar las fragatas. Se enviaron barcos al estrecho de Malaca para adquirir otros palos y madera. Se derribaron casas en la costa para encontrar madera para reparar los cascos. Las dificultades aumentaron por el carácter del fondeadero, una rada abierta con mar agitado frecuente, y por la presencia cercana de la flota inglesa; pero el trabajo prosiguió bajo la mirada del comandante en jefe, quien, como Lord Howe en Nueva York, inspiró a los grupos de trabajo por su constante aparición entre ellos.
"A pesar de su prodigiosa obesidad, Suffren mostraba el ardiente ardor de la juventud; estaba en todas partes donde se trabajaba. Bajo su poderoso impulso, las tareas más difíciles se realizaban con increíble rapidez. [452]
Sin embargo, sus oficiales le representaron el mal estado de la flota y la necesidad de un puerto para los barcos de línea. "Hasta que hayamos tomado Trincomalee", respondió, "las radas abiertas de la costa de Coromandel responderán".
[188] De hecho, fue a esta actividad en la costa de Coromandel a la que se debió el éxito en Trincomalee. Las armas con las que luchó Suffren están obsoletas; pero los resultados obtenidos por su tenacidad y fertilidad de recursos se encuentran entre las lecciones eternas de la historia.

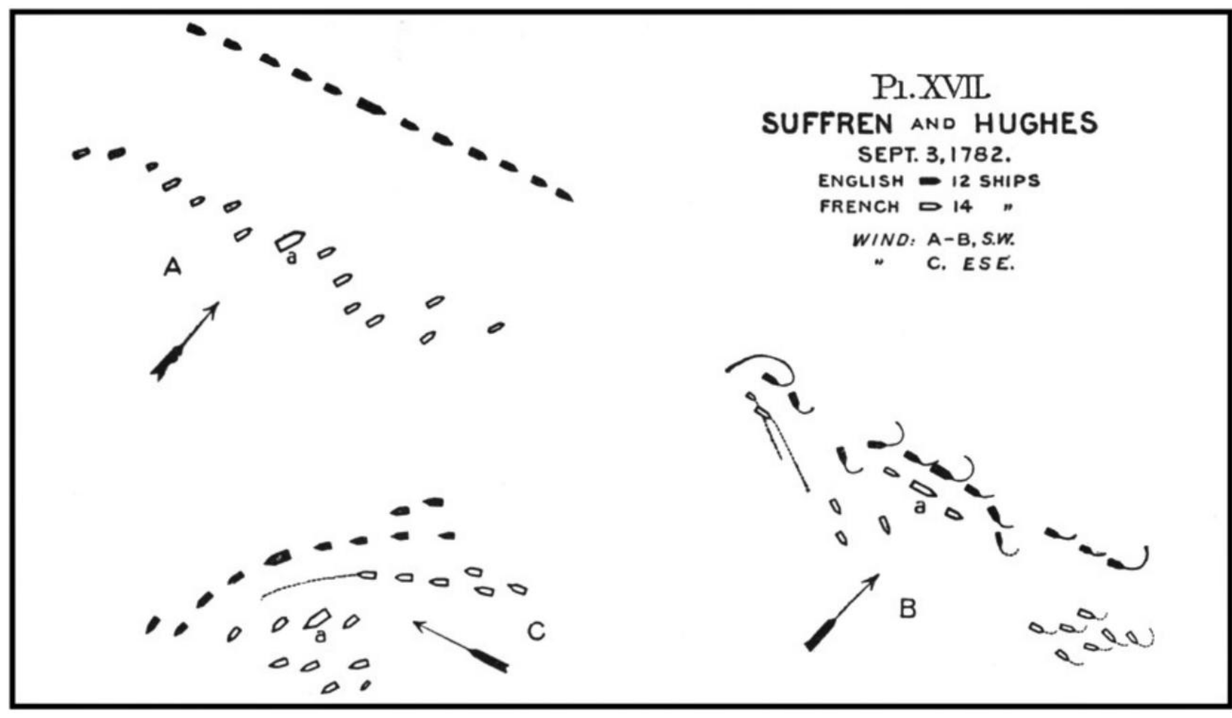
Mientras los personajes de los dos jefes hablaban así de la lucha en la India, los respectivos gobiernos internos estaban brindando otras lecciones no menos duraderas, que hicieron mucho para restablecer el equilibrio entre ellos.
Mientras el ministerio inglés, después de la noticia de la batalla de Porto Praya, organizaba en noviembre de 1781 una expedición grande y compacta, convocada por un poderoso escuadrón de seis barcos de línea, bajo el mando de un oficial activo. Para reforzar a Hughes, los franceses enviaron socorros comparativamente escasos en pequeños grupos separados, confiando aparentemente más en el secreto que en la fuerza para garantizar su seguridad. Así, Suffren, mientras luchaba con sus innumerables vergüenzas, tuvo la mortificación de enterarse de que de vez en cuando uno y otro de los pequeños destacamentos enviados en su ayuda eran capturados o rechazados de regreso a Francia, antes de que salieran de aguas europeas. En realidad, había poca seguridad para las pequeñas divisiones al norte del Estrecho de Gibraltar. De este modo, las ventajas obtenidas con su actividad fueron finalmente sacrificadas. Hasta la caída de Trincomalee, los franceses eran superiores en el mar; pero en los seis meses siguientes, la balanza se invirtió con la llegada de los refuerzos ingleses al mando de Sir Richard Bickerton.

Con su habitual rapidez, el comodoro francés se había preparado para emprender nuevas acciones inmediatas tan pronto como Trincomalee se rindiera. Los cañones y los hombres desembarcados de los barcos fueron inmediatamente reembarcados y el puerto asegurado por una guarnición lo suficientemente fuerte como para aliviarle de cualquier preocupación por conservarlo. Este gran [453] marinero, que había hecho tanto como cualquier otro conocido en la historia en proporción a los medios que se le habían confiado, y había ilustrado tan claramente la esfera y la influencia del poder naval, no tenía ninguna intención de obstaculizar los movimientos de su flota o arriesgar su conquista importante, asumiendo innecesariamente sobre los hombros de los barcos la carga de defender un puerto m
Cuando apareció Hughes, la flota inglesa ya no podía reducir el puesto ahora adecuadamente guarnecido en una sola batalla. Sin duda, una campaña exitosa, destruyendo o expulsando el poder marítimo francés, lograría este resultado; pero Suffren bien podría creer que, cualesquiera que fueran los contratiempos que pudieran surgir en un solo día, a la larga podría defenderse con creces de su oponente.

Los puertos marítimos deberían defenderse; la esfera de la flota está en mar abierto, su objetivo es atacar más que defender, su objetivo es el transporte marítimo del enemigo dondequiera que se encuentre. Suffren volvió a ver ante él la escuadra de la que dependía el control inglés del mar; Sabía que debían llegar refuerzos poderosos antes de la próxima temporada y se apresuró a atacar. Hughes, mortificado por no haber llegado a tiempo (porque una batalla empatada de antemano habría salvado lo que una batalla exitosa después no podría recuperar), no estaba de humor para obstaculizarlo. Aún así, con buen criterio, se retiró hacia el sureste, volando en buen orden, para usar la expresión de Suffren; regulando la velocidad con los barcos más lentos y tomando muchos rumbos diferentes, de modo que la persecución que comenzó al amanecer no alcanzó al enemigo hasta las dos de la tarde. El objetivo de los ingleses era llevar a Suffren tan a sotavento del puerto que, si sus barcos quedaban inutilizados, no podría recuperarlo fácilmente.

Los franceses contaban con catorce barcos de línea frente a doce ingleses. Esta superioridad, junto con su sólida apreciación de la situación militar en la India, aumentó el natural entusiasmo de Suffren por la acción; pero sus barcos navegaban mal y eran mal manejados por hombres indiferentes e insatisfechos. Estas circunstancias, durante la larga y fastidiosa persecución, irritaron y irritaron el temperamento del comodoro, que todavía sentía el acicate de urgencia que durante dos meses había acelerado las operaciones [454] de la escuadra. Señal tras señal, maniobra tras maniobra, para poner sus desordenados buques en posición. "A veces bajaban, a veces volvían a la normalidad", dice el almirante inglés, que observaba atentamente su aproximación, "sin un orden regular, como si no supieran qué hacer". Aún así, Suffren continuó su camino, y a las dos de la tarde, habiendo sido llevado a veinticinco millas de su puerto, estando entonces su línea parcialmente formada y a una distancia de ataque del enemigo, se hizo la señal para venir al viento para corregir el orden. antes de finalmente atacar. Una serie de errores cometidos al ejecutar esto empeoraron las cosas en lugar de mejorarlas; y el comodoro, perdiendo finalmente la paciencia, hizo una señal treinta minutos más tarde para atacar (lám. XVII., A), seguida de otra para una acción cuerpo a cuerpo a tiro de pistola. este ser

Obedecido lenta y torpemente, ordenó disparar un arma, como es costumbre en el mar para enfatizar una señal; Desafortunadamente, su propia tripulación entendió que esto era el comienzo de la acción, y el buque insignia descargó toda su batería. Este ejemplo fue seguido por los demás barcos, aunque todavía a una distancia de medio disparo de cañón, lo que, en las condiciones de artillería de aquel día, significaba una acción indecisa. Así, al final y como resultado de una mortificante serie de errores y malas habilidades marineras, la batalla comenzó en gran desventaja para los franceses, a pesar de su superioridad numérica. Los ingleses, que se habían retirado con velas cortas y manejables, estaban en buen orden y tranquilamente preparados; mientras que sus enemigos no estaban en orden (B). Siete barcos se habían adelantado al rodear y ahora formaban un grupo irregular delante de la vanguardia inglesa, así como lejos de ella, donde eran de poca utilidad; mientras en el centro se formaba un segundo grupo confuso, los barcos se superponían y enmascaraban el fuego del otro. Dadas las circunstancias, todo el peso de la acción recayó sobre el buque insignia de Suffren (a) y otros dos que lo apoyaban; mientras que en la retaguardia [455] extrema, un pequeño barco de línea, respaldado por una gran fragata, se enfrentaba solo a la retaguardia inglesa; pero éstos, al verse completamente superados, pronto se vieron obligados a retirarse.



Pl. XVII. Listar

Una operación militar difícilmente podría estar peor llevada a cabo. Los barcos franceses en la batalla no se apoyaron entre sí; estaban agrupados de tal manera que obstaculizaban su propio fuego y aumentaban innecesariamente el objetivo ofrecido al enemigo; Lejos de concentrar sus propios esfuerzos, tres barcos quedaron abandonados, casi sin apoyo, ante el fuego concentrado de la línea inglesa.[190] "El tiempo pasó y nuestros tres barcos [B, a], enfrentados en el través por el centro de la flota inglesa y barridos [enfilados] por la vanguardia y la retaguardia, sufrieron mucho. Después de dos horas, las velas de los 'Héros' estaban alineadas. harapos, toda su jarcia de labor cortada y ya no podía gobernar. El 'Illustre' había perdido su mástil de mesana y su palo mayor. En este desorden existían tales lagunas que ofrecían una gran oportunidad a un oponente más activo. "Si el enemigo hubiera virado ahora", escribió el jefe del Estado Mayor en su diario, "habríamos quedado aislados y probablemente destruidos". Los fallos de una acción en la que faltaba toda distribución adecuada se resumen en los resultados.
Los franceses tenían catorce barcos comprometidos. Perdieron ochenta y dos muertos y doscientos cincuenta y cinco heridos. De este total, sesenta y cuatro muertos y ciento setenta y ocho heridos, es decir, las tres cuartas partes, recayeron en tres barcos. Dos de estos tres perdieron sus mástiles mayor, mesana y trinquete; en otras palabras, estaban indefensos.

Esta fue una repetición a mayor escala del desastre sufrido por dos de los barcos de Hughes el 12 de abril; pero ese día el almirante inglés, estando a sotavento y con una fuerza menor, tuvo que aceptar la acción en los términos del adversario, mientras que aquí la pérdida recayó sobre el asaltante, quien, en ventaja del viento y de la elección de su modo de ataque, añadió superioridad en números. En esta acción se debe conceder todo el crédito a Hughes, quien, aunque faltó de iniciativa y no dio [456] ninguna muestra de habilidad táctica o golpe de efecto, mostró juicio y buena gestión en la dirección de su retirada y en mantener sus barcos tan bien en orden. mano. No es fácil repartir la culpa que recae sobre sus enemigos. Suffren se lo impuso libremente a sus capitanes. Sin embargo, se ha señalado con razón que muchos de los oficiales así condenados en masa se habían comportado bien antes, tanto bajo Suffren como bajo el mando de Suffren.

otros almirantes; que el orden de persecución era irregular y las señales de Suffren se sucedían con confusa rapidez; y finalmente esa oportunidad, a la que siempre hay que permitir algo, fue en contra de los franceses, como también lo fue la inexperiencia de varios capitanes. Es bastante seguro que parte del contratiempo debe atribuirse a la ardiente y desconsiderada prisa de Suffren, quien tenía los defectos de sus grandes cualidades, sobre los cuales su tímido y cauteloso antagonista aprovechó sin darse cuenta.

Es de destacar que en los informes de Hughes no se encuentran quejas de sus capitanes. Seis cayeron en combate, y de cada uno de ellos habla en términos de agradecimiento sencillo pero evidentemente sincero, mientras que a los supervivientes a menudo otorga elogios tanto particulares como generales. El marcado contraste entre los dos líderes y entre los comandantes individuales de los barcos de ambos lados hace que esto sea singularmente instructivo entre las campañas navales; y la última lección enseñada está en total conformidad con la experiencia de toda la historia militar desde el principio.
Suffren tenía genio, energía, gran tenacidad, sólidas ideas militares y también era un marinero consumado. Al parecer, Hughes tenía todos los conocimientos técnicos de esta última profesión, probablemente habría comandado un barco tan bien como cualquiera de sus capitanes, pero no muestra rastro de las cualidades que necesita un oficial general. Por otra parte, sin volver a insistir en la habilidad y fidelidad de los subordinados ingleses, es evidente que, cualquiera que sea la causa, los barcos [457] individuales franceses fueron, por regla general, incomparablemente peores manejados que los de sus oponentes. Cuatro veces, afirma Suffren, ciertamente tres veces, el escuadrón inglés se salvó de un desastre abrumador por la diferencia en la calidad de los oficiales subalternos. Las buenas tropas a menudo han compensado los malos generales; pero al final prevalecerá el mejor líder. Este fue claramente el caso en los mares de la India en 1782 y 1783. La guerra interrumpió la contienda, pero no antes de que la cuestión quedara claramente indicada.

La acción del 3 de septiembre, como la del 6 de julio, concluyó por un cambio de viento hacia el sureste. Cuando llegó, la línea inglesa se desgastó y se formó de nuevo en el otro rumbo. Los franceses también lo llevaban; y sus barcos de vanguardia, estando ahora a barlovento, se detuvieron entre sus barcos averiados y la línea enemiga (C). Hacia el atardecer, Hughes se dirigió hacia el norte, abandonando la esperanza de recuperar Trincomalee, pero con la satisfacción de haber infligido esta severa represalia a su exitoso oponente.

Esa firmeza mental, que no era la menor de las cualidades de Suffren, se puso a prueba severamente poco después de la acción frente a Trincomalee. Al regresar a puerto, un setenta y cuatro, el "Orient", fue arrastrado a tierra y perdido por una mala gestión, siendo el único consuelo que se guardaron sus palos para los dos barcos desarbolados. Otros mástiles estropeados fueron reemplazados como antes robando a las fragatas, cuyas tripulaciones también eran necesarias para compensar las pérdidas en la batalla. Se prosiguieron las reparaciones con la energía habitual, se preparó plenamente la defensa del puerto y el 30 de septiembre la escuadra zarpó hacia la costa de Coromandel, donde el estado de los intereses franceses lo exigía urgentemente. Se llegó a Cuddalore en cuatro días; y aquí otro oficial incapaz destrozó el "Bizarre", de sesenta y cuatro cañones, al levantar su fondeadero. A consecuencia de la pérdida de estos dos barcos, Suffren, cuando volvió a encontrarse con el enemigo, sólo pudo oponerse de quince a dieciocho barcos de línea; Hasta tal punto dependen los resultados generales de la capacidad y el cuidado individuales. Hughes estaba en Madrás, noventa millas al norte, adonde había ido inmediatamente después de la última acción. Informa que sus barcos están gravemente dañados; pero la pérdida se distribuyó tan equitativamente entre ellos que es [458] difícil justificar que no haya hecho un seguimiento de las heridas causadas a los franceses.

En esta estación el viento monzónico, que viene desde hace cuatro o cinco meses del suroeste, cambia al noreste, soplando sobre la costa oriental de la península, donde no hay buenos puertos. El consiguiente oleaje hizo que la costa fuera a menudo inaccesible, por lo que prohibió el apoyo de la flota al ejército. El cambio de monzón también suele estar marcado por violentos huracanes. Por lo tanto, los dos comandantes tuvieron que abandonar una región donde su estancia podría ser tan peligrosa como inútil. Si Trincomalee no se hubiera perdido, Hughes, en la condición de su escuadrón, podría haber esperado allí los refuerzos y suministros que pronto llegarían de Inglaterra; porque aunque el puerto no es sano, es seguro y bien situado. Bickerton ya había llegado a Bombay y se dirigía ahora a Madrás con cinco barcos de línea. Tal como estaban las cosas, Hughes consideró necesario ir a Bombay para pasar la temporada, navegando o, más bien, siendo arrastrado al mar por un huracán, el 17 de octubre. Cuatro días después, Bickerton llegó a Madrás, sin haberse aliado con el almirante. Con una actividad que lo caracterizaba, zarpó inmediatamente y estuvo nuevamente en Bombay el 28 de noviembre. Los barcos de Hughes, dispersos y paralizados por la tempestad, llegaron uno por uno, unos días después.

Suffren retuvo a Trincomalee, pero su decisión no fue fácil. El puerto estaba seguro, no debía temer un ataque de la flota inglesa; y por otra parte, además de resultar enfermizo durante el próximo monzón, era dudoso que allí pudieran conseguirse las provisiones necesarias para la salud de las tripulaciones. En resumen, aunque tenía un valor estratégico por su fortaleza y posición, el puerto carecía de recursos. Frente a Trincomalee había una alternativa en Achem, un puerto al otro lado de la Bahía de Bengala, en el extremo occidental de la isla de Sumatra.
Esto era saludable, podía suministrar provisiones y, desde su posición con respecto al monzón nororiental, permitiría a los barcos recuperar la costa de Coromandel antes que los de Bombay, cuando el final más suave de la temporada [459]

hizo más practicable el aterrizaje.

Estas simples consideraciones no fueron, sin embargo, los únicos elementos del problema realmente difícil que tenía ante sí Suffren. Los pequeños resultados que siguieron a esta campaña no deben ocultar el hecho de que eran posibles grandes problemas y que mucho podría depender de su decisión. Debido a la política francesa de enviar refuerzos en varios cuerpos pequeños, no sólo hubo muchas pérdidas, sino que prevaleció una gran incertidumbre entre los mandos dispersos en cuanto a las condiciones en otros lugares. Esta incertidumbre, pérdida y retraso afectaron profundamente la situación política en la India. Cuando Suffren llegó por primera vez a la costa, los ingleses no sólo tenían en sus manos a Hyder Ali, sino también a los Mahrattas.
La paz con este último se firmó el 17 de mayo de 1782; pero, probablemente debido a que entre ellos había un partido de oposición, las ratificaciones no se intercambiaron hasta diciembre. Tanto allí como en la corte de Hyder Ali había división de intereses; y ambos hicieron declaraciones a los franceses, quienes, aunque sospechosos, no pudieron obtener información cierta sobre el tratado, que todo dependía de la fuerza militar relativa de ellos y los ingleses. La presencia y las acciones de Suffren eran todo lo que Francia tenía para mostrar: el prestigio de su genio, la captura de Trincomalee, su éxito en la batalla. El ejército francés, encerrado en Cuddalore, dependía del sultán para obtener dinero, alimentos y refuerzos; Incluso la flota le pidió dinero, mástiles, municiones y cereales. Los ingleses, por otra parte, mantuvieron su posición; aunque en general fueron derrotados, no perdieron ningún barco; y se sabía que el poderoso escuadrón de Bickerton había llegado a Bombay. Sobre todo, mientras los franceses pedían dinero, los ingleses lo prodigaban.

Era imposible para los franceses enfrentarse a su enemigo sin aliados nativos; era esencial evitar que Hyder también hiciera las paces. Aquí se hicieron sentir el apoyo inadecuado y las disposiciones defectuosas del gobierno interno. El mando en la India, tanto por tierra como por mar, fue confiado al general de Bussy, otrora brillante compañero de trabajo de Dupleix, ahora un inválido gotoso de sesenta y cuatro años. Con miras a mantener el secreto, Bussy zarpó de Cádiz en noviembre de 1781, con dos barcos de línea, [460] hacia Tenerife, donde se le uniría un convoy que partiría de Brest en diciembre. Este convoy fue capturado por los ingleses, sólo dos de los barcos escaparon a Bussy. Éste prosiguió su viaje, y al enterarse en el Cabo de Buena Esperanza de que las poderosas fuerzas de Bickerton estaban en camino, se sintió obligado a desembarcar allí gran parte de sus tropas. Llegó a la Isla de Francia el 31 de mayo. También fue interceptado el siguiente convoy de dieciocho transportes, que zarpaba en abril hacia la India. Se capturaron dos de los cuatro buques de guerra, así como diez de los transportes; el resto regresó a Brest. Un tercer destacamento tuvo más suerte y llegó al Cabo en mayo; pero se retrasó allí dos meses por el lamentable estado de los barcos y las tripulaciones. Estas decepciones decidieron que Bussy permaneciera en la isla hasta que se unieran los barcos esperados del Cabo, y Suffren en este momento crítico no sabía cuál era el estado de las cosas. El general sólo le había escrito que, como no podía llegar a la costa antes de la mala temporada, debía reunirse en Achem. Estas incertidumbres causaron una dolorosa impresión en Hyder Ali, quien había esperado a Bussy en septiembre y, en cambio, había recibido noticias de la llegada de Bickerton y la deserción de sus antiguos aliados, los Mahrattas.

Suffren se vio obligado a aparentar una confianza que no sentía, pero que, con la influencia de su propio carácter y sus logros, determinó al sultán a continuar la guerra. Una vez resuelto esto, el escuadrón zarpó hacia Achem el 15 de octubre, fondeando allí el 2 de noviembre.

Tres semanas después llegó un barco procedente de Bussy con la noticia de que su partida se retrasaba indefinidamente a causa de una epidemia que azotaba a las tropas. Por tanto, Suffren decidió acelerar su regreso a la costa y zarpó el 20 de diciembre. El 8 de enero de 1783 ancló frente a Ganjam, quinientas millas al noreste de Cuddalore, desde donde tendría viento favorable para navegar cuando quisiera. Su propósito era atacar no sólo a los barcos costeros sino también a las fábricas inglesas en la costa, ya que el oleaje [461] era ahora a menudo moderado; pero el día 12, al enterarse, a través de una presa inglesa, de la importante y desalentadora noticia de la muerte de Hyder Ali, abandonó todas las operaciones menores y zarpó de inmediato hacia Cuddalore, esperando asegurar con su presencia la continuación de la alianza así como la seguridad de la guarnición. Llegó al lugar el 6 de febrero.

Durante sus cuatro meses de ausencia, la ausencia de Bussy con sus tropas y la llegada de Bickerton, que se había presentado en ambas costas, habían perjudicado gravemente la causa francesa. Se había ratificado el tratado de paz entre los ingleses y los mahratta; y el primero, liberado de esta guerra y reforzado, había atacado al sultán en la costa occidental, o de Malabar. Por supuesto, el efecto de esta desviación se dejó sentir en la costa este, a pesar de los esfuerzos de los franceses por mantener allí al nuevo sultán. Sin embargo, las enfermedades entre las tropas en la Isla de Francia habían cesado a principios de noviembre; y si Bussy hubiera partido sin demora, él y Suffren se habrían encontrado ahora en el Carnatic, con pleno dominio del mar y grandes probabilidades a su favor en tierra. Hughes no llegó hasta dos meses después.

Estando así solo, Suffren, después de comunicarse con Tippoo-Saib, el nuevo sultán de Mysore, se dirigió a Trincomalee; y allí por fin se le unió, el 10 de marzo, Bussy, acompañado de tres barcos de línea y numerosos transportes. Deseoso de llevar las tropas al campo de batalla, Suffren zarpó el día 15 con su barco más rápido.

barcos y los desembarcaron al día siguiente en Porto Novo. Regresó a Trincomalee el 11 de abril y se encontró con la flota de Hughes de diecisiete barcos de línea frente a la desembocadura del puerto. Al tener sólo una parte de sus fuerzas con él, no se produjo ninguna lucha y los ingleses se dirigieron a Madrás. Ahora soplaba el monzón del suroeste.

No es necesario seguir las operaciones triviales de los próximos dos meses. Tippoo estaba comprometido en el otro lado de la península y Bussy mostraba poco vigor, mientras que Hughes tenía una fuerza superior frente a la costa, los asuntos de los franceses en la costa fueron de mal en peor. Suffren, que sólo tenía quince barcos frente a dieciocho ingleses, no estaba dispuesto a ir a [462] sotavento de Trincomalee, por temor a que cayera antes de que él pudiera regresar a él. En estas condiciones, las tropas inglesas avanzaron desde Madrás, pasaron cerca de Cuddalore pero rodearon y acamparon al sur del mismo, junto al mar. Los barcos de abastecimiento y los cruceros ligeros estaban estacionados frente a la costa, cerca del ejército; mientras el almirante Hughes, con los barcos pesados, ancló a unas veinte millas al sur, donde, estando a barlovento, cubrió a los demás.

Para asegurarle a Suffren todo el crédito de su curso posterior, es necesario enfatizar el hecho de que Bussy, aunque comandante en jefe tanto por tierra como por mar, no se atrevió a ordenarle que abandonara Trincomalee y acudiera en su apoyo. . Permitiéndole sentir la gravedad del peligro, le dijo que no abandonara el puerto a menos que supiera que el ejército estaba encerrado en Cuddalore y bloqueado por la escuadra inglesa. Esta carta fue recibida el 10 de junio. Suffren no esperó más. Al día siguiente zarpó y cuarenta y ocho horas después sus fragatas avistaron la flota inglesa. El mismo día 13, tras una dura acción, el ejército francés quedó encerrado en la ciudad, detrás de muros muy débiles. Ahora todo dependía de la acción de las flotas.

Tras la aparición de Suffren, Hughes se alejó y ancló a cuatro o cinco millas de la ciudad. Durante tres días prevalecieron vientos desconcertantes; pero el monzón se reanudó el día 16 y Suffren se acercó. El almirante inglés no quiso aceptar la acción anclado y a sotavento, en lo que tenía razón, y se puso en marcha; pero dando más importancia al barómetro que a impedir una unión entre las fuerzas terrestres y marítimas enemigas, se destacó en el horizonte con un viento del sur o sur-sureste, a pesar de su superioridad numérica. Suffren se formó en la misma dirección y se produjeron algunas maniobras durante esa noche y el día siguiente. A las ocho de la tarde del día 17, la escuadra francesa, que se había negado a ser arrastrada al mar, ancló frente a Cuddalore y se comunicó con el comandante en jefe. Mil doscientos hombres de la guarnición fueron embarcados apresuradamente para cubrir las numerosas vacantes en los cañones de la flota. [463]

Hasta el día 20, el viento, que soplaba inesperadamente del oeste, negó a Hughes la ventaja que buscaba; y finalmente ese día decidió aceptar la acción y esperar el ataque. Fue construido por Suffren con quince barcos contra dieciocho, el fuego se inició a las cuatro y cuarto de la tarde y duró hasta las seis y media. La pérdida de ambos lados fue casi igual; pero los barcos ingleses, abandonando tanto el campo de batalla como su ejército, regresaron a Madrás.
Suffren ancló ante Cuddalore.

La vergüenza del ejército británico era ahora muy grande. Los barcos de suministros de los que había dependido huyeron antes de la acción del día 20 y, por supuesto, el resultado les hizo imposible regresar. La caballería ligera del sultán hostigaba sus comunicaciones por tierra. El día 25, el comandante general escribió que su "mente estaba en el tormento sin un momento de descanso desde la partida de la flota, considerando el carácter del señor de Suffren y la infinita superioridad de los franceses ahora que estamos dejados a nosotros mismos." De esta ansiedad lo alivió la noticia de la conclusión de la paz, que llegó a Cuddalore el día 29 por bandera de tregua desde Madrás.

Si hubiera quedado alguna duda sobre los méritos relativos de los dos comandantes navales, los últimos días de su campaña las habrían disipado. Hughes alega el número de enfermos y la falta de agua como razones para abandonar el concurso. Las dificultades de Suffren, sin embargo, eran tan grandes como las suyas propias;[192] y si tenía una ventaja en Trincomalee, eso sólo hace que la disputa retroceda un paso, porque debía su posesión a un mando y una actividad superiores. El simple hecho de que con quince barcos obligó a dieciocho a abandonar un bloqueo, relevó al ejército sitiado, fortaleció sus propias tripulaciones y emprendió una acción decisiva, causa una impresión que no necesita ser disminuida en interés de la verdad.[193] Es probable que la confianza en sí mismo [464] de Hughes se hubiera visto gravemente afectada por sus diversos encuentros con Suffren.

Aunque las noticias de paz enviadas por Hughes a Bussy se basaban únicamente en cartas no oficiales, eran demasiado positivas para justificar la continuación del derramamiento de sangre. Las autoridades de las dos naciones de la India llegaron a un acuerdo y las hostilidades cesaron el 8 de julio. Dos meses más tarde, en Pondicherry, los despachos oficiales llegaron a Suffren. Vale la pena citar sus propias palabras sobre ellos, porque muestran las deprimentes convicciones bajo las cuales había desempeñado un papel tan noble: "¡Alabado sea Dios por la paz! porque estaba claro que en la India, aunque teníamos los medios para imponer la ley, , todo se habría perdido. Espero con impaciencia vuestras órdenes y rezo de todo corazón para que me permitan partir. Sólo la guerra puede hacer soportable el cansancio de ciertas cosas.

El 6 de octubre de 1783, Suffren finalmente zarpó de Trincomalee hacia Francia, haciendo escala en la Isla de Francia y el Cabo de Buena Esperanza. El viaje de regreso fue una ovación continua y espontánea. En cada puerto visitado, hombres de todos los grados y de todas las naciones prestaron las atenciones más halagadoras. Lo que le satisfizo especialmente fue el homenaje de los capitanes ingleses. Bien podría ser así; ninguno había establecido tan claramente el derecho a su estima como guerrero. En ninguna ocasión en que Hughes y Suffren se encontraron, salvo la última, los ingleses contaron con más de doce barcos; pero seis capitanes ingleses habían dado sus vidas, oponiéndose obstinadamente a sus esfuerzos. Mientras estaba en el Cabo, una división de nueve barcos de Hughes, que regresaban de la guerra, ancló en el puerto. Sus capitanes llamaron ansiosamente al almirante, con el corpulento comodoro rey del "Exeter" a la cabeza. [465] "Los buenos holandeses me han recibido como su salvador", escribió Suffren; "pero entre los homenajes que más me han halagado, ninguno me ha dado más placer que la estima y consideración que testimonian los ingleses que aquí están".

Al llegar a casa, le colmaron las recompensas. Habiendo dejado Francia como capitán, regresó como contralmirante; e inmediatamente después de su regreso, el rey creó un cuarto vicealmirante, un puesto especial que sería ocupado por Suffren y que expiraría a su muerte. Estos honores los ganó él solo; fueron el tributo rendido a su inquebrantable energía y genio, demostrados no sólo en la lucha real sino en la firmeza que mantuvo su posición a través de cada desánimo, y estuvo a la altura de cada exigencia formulada por necesidades y desgracias recurrentes.

Tanto en la conducción general de sus operaciones como en el campo de batalla bajo el fuego del enemigo, esta elevada resolución fue el mérito distintivo de Suffren; y cuando a ello se le suma la convicción clara y absoluta que tenía de la necesidad de buscar y aplastar la flota enemiga, tenemos probablemente los rasgos principales de su carácter militar. Esta última fue la luz que lo guió, la primera el espíritu que lo sostuvo. Como táctico, en el sentido de perforador de barcos, impartiéndoles uniformidad de acción y maniobras, parece haber sido deficiente, y probablemente él mismo habría admitido, con cierto desprecio, la justicia de las críticas que se le hicieron en estos saludos. Independientemente de que alguna vez haya caracterizado realmente las tácticas (es decir, tácticas elementales o evolutivas) como el velo de la timidez, había algo en sus acciones que hacía lo más probable. Sin embargo, tal desprecio es peligroso incluso en el caso del genio. La facultad de moverse juntos con uniformidad y precisión es demasiado necesaria para el desarrollo de la potencia total de un cuerpo de barcos como para estimarla a la ligera; es esencial para esa concentración de esfuerzos a la que Suffren apuntaba correctamente, pero que no siempre tuvo cuidado de asegurar mediante disposiciones previas. Por paradójico que parezca, es cierto que sólo las flotas que son capaces de realizar movimientos regulares pueden darse el lujo de dejarlos de lado en ocasiones; Sólo se puede esperar que los capitanes a quienes el hábito del campo de entrenamiento se haya familiarizado con las fases cambiantes que presenta, aprovechen fácilmente las oportunidades [466] para una acción independiente que presenta el campo de batalla. Howe y Jervis deben preparar el camino para los éxitos de Nelson. Suffren esperaba demasiado de sus capitanes. Tenía derecho a esperar más de lo que obtuvo, pero no esa rápida percepción de la situación y esa firmeza de nervios que, excepto para unos pocos favoritos de la Naturaleza, son el resultado sólo de la práctica y la experiencia.

Aun así, era un gran hombre. Cuando se han hecho todas las deducciones, aún debe quedar su heroica constancia, su valentía ante la responsabilidad como ante el peligro, la rapidez de su acción y el genio cuya infalible intuición lo llevó a romper las tradiciones de su servicio y afirmarse en la marina. esa parte principal que le corresponde, esa acción ofensiva que asegura el control del mar mediante la destrucción de la flota enemiga.
Si hubiera encontrado entre sus lugartenientes instrumentos tan listos como los que Nelson encontró preparados para él, no cabe duda de que el escuadrón de Hughes habría sido destruido siendo inferior al de Suffren, antes de que pudieran haber llegado refuerzos; y con la flota inglesa difícilmente podría haber fracasado que la costa de Coromandel también hubiera caído.
Sólo podemos conjeturar qué efecto habría tenido esto sobre el destino de la península o sobre los términos de la paz. Su propia esperanza era que, al adquirir la superioridad en la India, el resultado sería una paz gloriosa.

Suffren no tuvo más oportunidades de distinguirse en la guerra. Los años restantes de su vida los pasó en posiciones honorables en tierra. En 1788, ante la aparición de problemas con Inglaterra, fue designado al mando de una gran flota que se armaba en Brest; pero antes de que pudiera salir de París murió repentinamente el 8 de diciembre, a los sesenta años de edad. Parece que en ese momento no hubo sospechas de otras causas de muerte que no fueran naturales, ya que era extremadamente corpulento y de temperamento apopléjico; [467] pero muchos años después se hizo corriente una historia, aparentemente bien fundada, de que había muerto en un duelo surgido de su acción oficial en la India.
Su antiguo antagonista en el campo de batalla, Sir Edward Hughes, murió a una edad avanzada en 1794.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[168] Este comodoro Johnstone, más conocido como gobernador Johnstone, fue uno de los tres comisionados enviados por Lord North en 1778 para promover la reconciliación con Estados Unidos. Debido a ciertas actuaciones sospechosas de su parte, el Congreso declaró que era incompatible con su honor mantener cualquier clase de correspondencia o relación con él. Su título de gobernador surgió de haber sido gobernador de Pensacola. Tenía una reputación nada envidiable en la marina inglesa.
(Ver Biog. Navalis de Charnock.)

[169] Este relato está tomado casi en su totalidad de la "Vie de Suffren" de Cunat.

[170] Página 299.

[171] La Serre: Ensayos históricos. et Críticas sobre la Marina Francesa.

[172] La cuestión de atacar a la escuadra inglesa anclada se debatió en un consejo de guerra. Su dictamen confirmó la decisión de Suffren de no hacerlo. Al contrastar esto con el fracaso de los ingleses al atacar al destacamento francés en Newport (p. 394), debe tenerse en cuenta que en este último caso no había forma de obligar a los barcos a abandonar su posición fuerte; mientras que, al amenazar a Trincomalee u otros puntos menos importantes, Suffren podía confiar en sacar a Hughes a la luz. Por lo tanto, tuvo razón al no atacar, mientras que los ingleses ante Newport probablemente se equivocaron.

[173] La dependencia de Trincomalee de la flota inglesa en esta campaña ofrece un excelente ejemplo de la situación embarazosa y falsa en que se encuentra una armada cuando la defensa de sus puertos marítimos depende de ella. Esto se refiere a un punto muy debatido en la actualidad, y merece el estudio de quienes sostienen, sin reservas, que la mejor defensa costera es una marina. En cierto sentido, esto es sin duda cierto: atacar al enemigo en el extranjero es la mejor de las defensas; pero en el sentido estricto de la palabra "defensa" no es cierto. Trincomalee, no fortificada, era simplemente un centro alrededor del cual Hughes tenía que girar como un animal atado; y siempre sucederá lo mismo en condiciones similares.

[174] Placa XIV., Fig. D, muestra el orden de batalla que Suffren pretendía en esta acción. Las cinco naves de retaguardia del enemigo tendrían cada una dos oponentes cerca a bordo. El barco francés líder en el lado de barlovento debía mantenerse más alejado, de modo que mientras atacaba al sexto inglés pudiera "contener" a los barcos de vanguardia si intentaban reforzar la retaguardia virando.

[175] Troude: Batailles Navales.

[176] Entre cuatrocientos y quinientos metros.

[177] Los buques insignia ingleses y franceses se indican en el plano por su tamaño excepcional.

[178] El "Victory", el barco de Nelson en Trafalgar, un barco de 100 cañones, perdió 57 muertos y 102 heridos; El barco de Hughes, un 74, perdió 59 muertos y 96 heridos. El barco de Collingwood, el "Royal Sovereign", también de 100 cañones, perdió 47 muertos y 94 heridos; el "Monmouth", un 64, en la acción de Hughes perdió 45 muertos y 102 heridos.

[179] Troude: Batailles Navales; Caballero: Hist. de la Marina Francesa.

[180] Esta observación parece demasiado evidente para necesitar énfasis; sin embargo, cabe preguntarse si los marinos generalmente lo incluyen en su acervo de axiomas.

[181] Como siempre.

[182] Es decir, se ponen de lado del enemigo en lugar de acercarse a él.

[183] Caballero.

[184] Registro anual, 1782.

[185] El relato británico difiere materialmente en cuanto a la causa de la distancia que separa las dos retaguardias. "En esta acción no le correspondió al 'Monmouth' sostener una parte muy considerable, ya que la retaguardia enemiga estaba tan a sotavento que los barcos de la retaguardia británica no podían, incluso cuando el viento era favorable, acercarse a ellos sin rompiendo considerablemente el orden de su propia línea" (Memorias del Capitán Alms, Crónica Naval, vol. ii). Estas contradicciones son comunes y, excepto por un propósito particular, no es necesario conciliarlas. Alms parece haber sido no sólo un marinero de primer nivel, sino también un oficial capaz de actuar con determinación e independencia; Su relato probablemente sea correcto.

[186] Troude: Batailles Navales. Desde el barco de Suffren se vio que la bandera "Sévère" estaba arriada; pero se suponía que las drizas del alférez habían sido derribadas. Al día siguiente, Hughes envió al capitán del "Sultán" para exigirle la entrega del barco que había chocado. Por supuesto, no se pudo cumplir con la demanda. "El 'Sultán'", dice Troude, "que había querido tomar posesión del 'Sévère', fue víctima de esta acción; recibió durante algún tiempo, sin responder, el

Todo el incendio del barco francés."

[187] Registro anual, 1782.

[188] Cunat, Vie de Suffren.

[189] Las curvas en (B) representan los movimientos de los barcos después del cambio de viento, que prácticamente puso fin a la batalla. Los propios barcos muestran el orden en la lucha.

[190] El enemigo formó un semicírculo a nuestro alrededor y nos arrastró hacia adelante y hacia atrás, mientras el barco ascendía y descendía, con el timón a sotavento.—Journal de Bord du Bailli de Sufrén.

[191] Véase página 435. Añadió: "Es espantoso haber tenido cuatro veces en nuestro poder destruir la escuadra inglesa, y que todavía exista".

[192] No había un solo barco de Suffren que tuviera más de las tres cuartas partes de su dotación regular de hombres. Hay que añadir que soldados y cipayos constituían la mitad de estas tripulaciones reducidas.
—Caballero, pág. 463.

[193] Se habrá enterado de mi ascenso a comodoro y contraalmirante. Ahora, os digo con la sinceridad de mi corazón y sólo para vuestro propio oído, que lo que he hecho desde entonces vale infinitamente más que lo que había hecho antes. Conoces la captura y batalla de Trincomalee; pero el fin de la campaña, y lo que se hizo entre el mes de marzo y fines de junio, está muy por encima de todo lo que se ha hecho en la marina desde que entré en ella. El resultado ha sido muy ventajoso para el Estado, porque el escuadrón estuvo en peligro y el ejército perdió.—Carta privada de Sufren, 13 de septiembre de 1783; citado en el "Journal de Bord du Bailli de Sufrén".

---

[468]

ToC

CAPÍTULO XIII.

Acontecimientos en las Indias Occidentales después de la rendición de Yorktown.
Encuentros de De Grasse con Hood. La batalla naval de los santos. 1781, 1782.

La rendición de Cornwallis marcó el fin de la guerra activa en el continente americano. El resultado de la lucha quedó efectivamente asegurado el día en que Francia dedicó su poder marítimo al apoyo de los colonos; pero, como sucede con bastante frecuencia, las características determinantes de un período se resumieron en un acontecimiento sorprendente. Desde el principio, la cuestión militar, debido a las características físicas del país, un largo litoral con estuarios que penetraban profundamente en el interior y la consiguiente mayor facilidad de circulación por agua que por tierra, había dependido del control del mar y el uso que se haga de ese control. Su mala dirección por parte de Sir William Howe en 1777, cuando trasladó su ejército a Chesapeake en lugar de apoyar el avance de Burgoyne, abrió el camino al sorprendente éxito en Saratoga, cuando Europa, asombrada, vio cómo seis mil tropas regulares se rendían ante un cuerpo de provincianos. Durante los cuatro años que siguieron, hasta la rendición de Yorktown, la balanza subía y bajaba según aparecía en escena una armada u otra, o según los comandantes ingleses mantenían contacto con el mar o alejaban sus operaciones de su apoyo. Finalmente, en la gran crisis, todo depende de la cuestión de si la flota francesa o la inglesa deberían aparecer primero, y de su fuerza relativa.

La lucha marítima se trasladó inmediatamente a las Indias Occidentales. Los acontecimientos que siguieron allí fueron anteriores en el tiempo tanto a las batallas de Suffren como al alivio final de Gibraltar; pero son tan independientes que requieren un tratamiento separado y tienen una relación tan estrecha con la conclusión de la guerra y las condiciones de la paz, que constituyen el dramático [469] final de una y el trampolín de la transición hacia la otra. . Es ciertamente apropiado que una brillante aunque indecisa victoria naval cierre la historia de una guerra esencialmente naval.

La capitulación de Yorktown se completó el 19 de octubre de 1781, y el 5 de noviembre, De Grasse, resistiendo las sugerencias de Lafayette y Washington de que la flota debería ayudar a llevar la guerra más lejos.

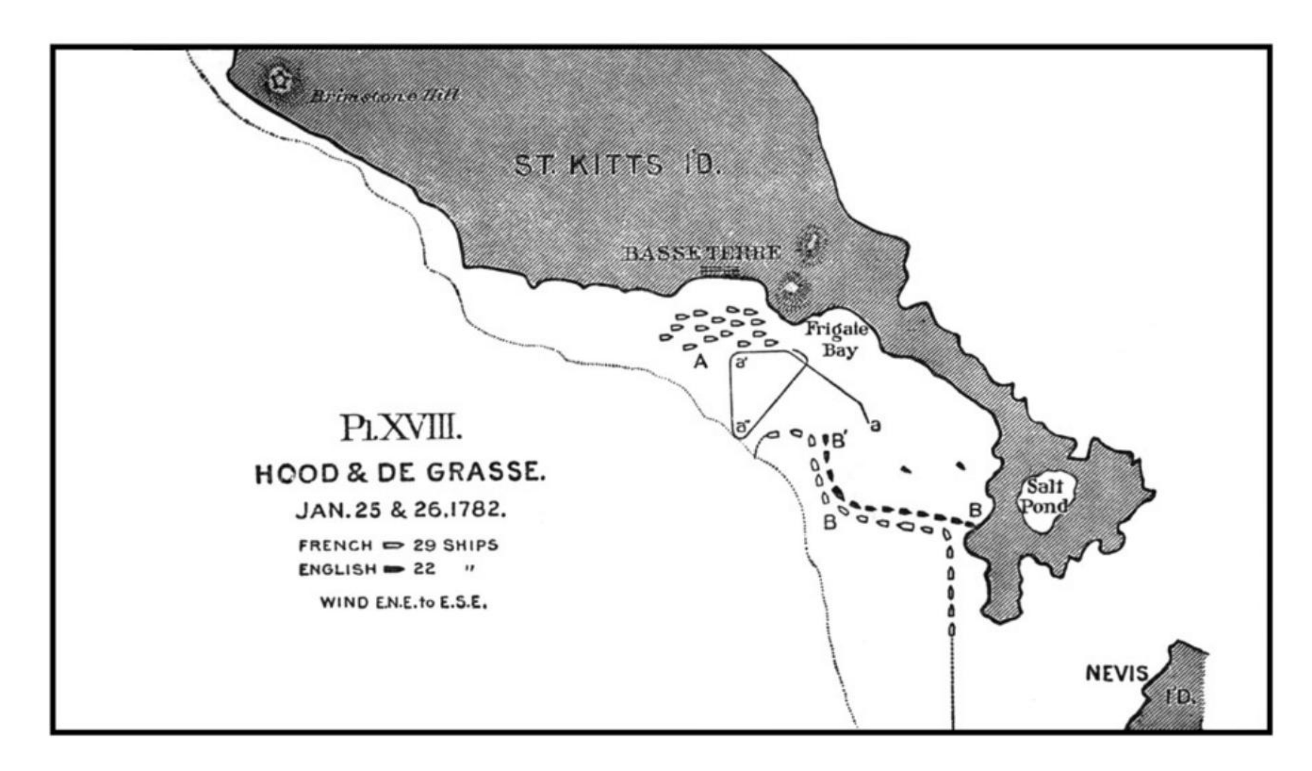
al sur, zarpó de Chesapeake. Llegó a Martinica el día 26, el día después de que el marqués de Bouillé, al mando de las tropas francesas en las Indias Occidentales, recuperara con una audaz sorpresa la isla holandesa de St. Eustacio. Los dos comandantes concertaron entonces una expedición conjunta contra Barbados, que se vio frustrada por la violencia de los vientos alisios.

Frustrados aquí, los franceses procedieron contra la isla de San Cristóbal o San Cristóbal (lám. XVIII). El 11 de enero de 1782, la flota, con seis mil soldados, ancló en la costa occidental frente a Basse Terre, la ciudad principal. No encontró oposición, y la pequeña guarnición de seiscientos hombres se retiró a un puesto fortificado diez millas al noroeste, en Brimstone Hill, un acantilado solitario que dominaba la costa de sotavento de la isla. Las tropas francesas desembarcaron y persiguieron, pero al considerar que la posición era demasiado fuerte para un asalto, se iniciaron operaciones de asedio.

La flota francesa permaneció anclada en la carretera de Basse Terre. Mientras tanto, la noticia del ataque llegó a Sir Samuel Hood, que había seguido a De Grasse desde el continente y, en ausencia de Rodney, era el comandante en jefe naval de la estación. Zarpó de Barbados el día 14, ancló en Antigua el día 21, y allí embarcó todas las tropas que pudieron salvarse, unos setecientos hombres. En la tarde del 23, la flota partió hacia St. Kitt's, llevando velas que la llevarían a una distancia de ataque del enemigo al amanecer del día siguiente.

Al tener los ingleses sólo veintidós barcos frente a los veintinueve franceses, y siendo estos últimos generalmente superiores en [470] fuerza, clase por clase, es necesario marcar de cerca la configuración del terreno para comprender los planes originales de Hood y sus modificaciones posteriores. ; porque, aunque su intento resultó infructuoso, su conducta durante las siguientes tres semanas constituye el esfuerzo militar más brillante de toda la guerra. Las islas de St. Kitt's y Nevis (Láminas XVIII y XIX), al estar separadas sólo por un estrecho canal, impracticable para los barcos de línea, son en efecto una, y su eje común se encuentra al noroeste y al sureste, es Es necesario que los veleros, con el viento alisio, rodeen el extremo sur de Nevis, posición desde cuya posición el viento es propicio para alcanzar todos los fondeaderos en el lado de sotavento de las islas. Basse Terre está a unas doce millas de distancia del punto occidental de Nevis (Fort Charles), y su rada se encuentra al este y al oeste. La flota francesa estaba anclada allí en desorden (Lámina XVIII., A), tres o cuatro en profundidad, sin esperar un ataque, y los barcos en el extremo occidental del camino no podían alcanzar a los del este sin virar a barlovento, una tarea tediosa. , y bajo fuego un proceso peligroso. Otro punto muy importante a tener en cuenta es que todos los barcos orientales estaban colocados de tal manera que los barcos que se acercaban desde el sur podían alcanzarlos con el viento habitual.

Por lo tanto, se nos dice que Hood tenía la intención de aparecer temprano en el día, en orden y listo para la batalla, y caer sobre los barcos del este, desfilando junto a ellos con toda su flota (a, a'), concentrando así el fuego de todos. sobre algunos enemigos; luego, alejándose, para escapar de los cañones de los demás, propuso, primero virar y luego virar, mantener su flota dando vueltas en círculos en larga procesión (a', a'') más allá de la parte de los barcos enemigos elegidos para el ataque. El plan era audaz, pero innegablemente sensato en principio; Difícilmente podría dejar de producirse algo bueno y, a menos que De Grasse mostrara más disposición que hasta entonces, se podían esperar incluso resultados decisivos. [194]



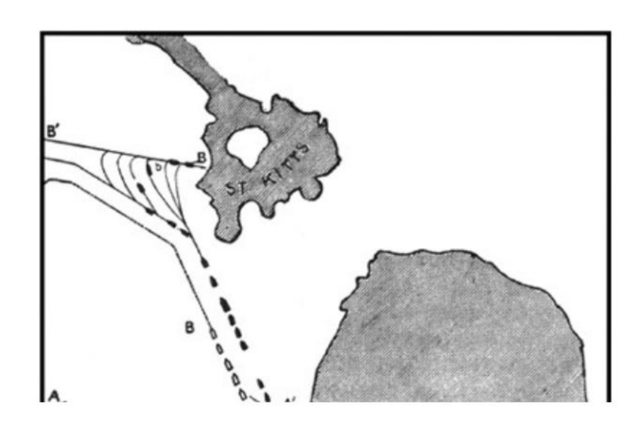
Pl. XVIII.

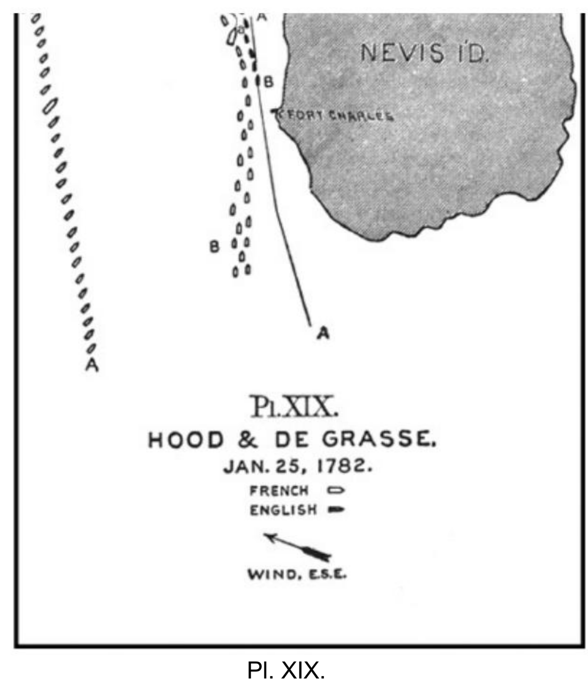
Listar

Los planes mejor trazados, sin embargo, pueden fracasar, y el de Hood se vio frustrado por la torpeza de un teniente [471] de guardia, que detuvo (detuvo) una fragata por la noche delante de la flota y, en consecuencia, fue atropellado por un barco. de la línea. Este último también sufrió lesiones que retrasaron el movimiento, perdiendo varias horas reparando los daños. Los franceses fueron así advertidos de la aproximación del enemigo, y aunque no sospechaban su intención de atacar, De Grasse temía que Hood pasara a sotavento de él y perturbara el asedio de Brimstone Hill, una empresa tan imprudente para una fuerza inferior que Es tan difícil concebir cómo pudo haberlo supuesto, como explicar por qué pasó por alto la debilidad de su propia posición anclada.

A la una de la tarde del día 24 se vio a la flota inglesa rodeando el extremo sur de Nevis; a las tres, De Grasse se puso en marcha y se dirigió hacia el sur. Hacia el atardecer, Hood también dio la vuelta y se detuvo hacia el sur, como si se retirara; pero estaba a barlovento de su oponente y mantuvo esta ventaja durante toda la noche. Al amanecer, ambas flotas se encontraban a sotavento de Nevis: los ingleses cerca de la isla y los franceses a unas nueve millas de distancia (lám. XIX). Se dedicó algún tiempo a maniobras, con el objetivo por parte de Hood de llevar al almirante francés aún más a sotavento; porque, habiendo fracasado en su primer intento, se había formado la intención aún más audaz de apoderarse del fondeadero que su torpe oponente había dejado y establecerse allí de manera inexpugnable. En esto tuvo éxito, como se mostrará; pero para comprender la justificación de un movimiento confesadamente peligroso, hay que señalar que de este modo se colocaría entre los sitiadores de Brimstone Hill y su flota; o si este último anclara cerca de la colina, la flota inglesa estaría entre él y su base en Martinica, lista para interceptar suministros o destacamentos que se acercaran desde el sur. En resumen, la posición en la que Hood esperaba establecerse estaba en el flanco de las comunicaciones enemigas, una posición tanto más ventajosa porque la isla por sí sola no podría soportar por mucho tiempo el gran cuerpo de tropas arrojadas tan repentinamente sobre ella. Además, ambas flotas esperaban refuerzos; Rodney estaba en camino y podría [472] llegar primero, lo cual hizo, y a tiempo para salvar a St.
Kitt's, cosa que no hizo. También habían pasado sólo cuatro meses desde Yorktown; los asuntos de Inglaterra iban mal; Había que hacer algo, dejar algo al azar, y Hood se conocía a sí mismo y a sus oficiales. Se puede añadir que conocía a su oponente.

Al mediodía, cuando las laderas de Nevis estaban cubiertas de turistas expectantes e interesados, la flota inglesa rápidamente formó su línea amurada a estribor y se dirigió al norte hacia Basse Terre (Lámina XIX., A, A'). Los franceses, en ese momento, estaban en columna dirigiéndose hacia el sur, pero dieron la vuelta inmediatamente y se mantuvieron frente al enemigo en una línea de proa y cuarto[195] (A, A). A las dos, los británicos habían llegado lo suficientemente lejos como para que Hood hiciera la señal de anclar. A las dos y veinte la vanguardia de los franceses estuvo a tiro de cañón del centro inglés (B, B, B), y poco después comenzó el tiroteo, dirigiendo los asaltantes muy apropiadamente su principal esfuerzo contra los barcos de retaguardia ingleses, que, como sucede, con columnas más largas, se había abierto, tendencia acentuada en este caso por la lentitud del cuarto barco desde atrás, el "Prudente". El buque insignia francés, "Ville de Paris", de ciento veinte cañones, que llevaba la bandera de De Grasse, avanzó hacia la brecha así abierta, pero fue frustrado por el "Canada", de setenta y cuatro, cuyo capitán, Cornwallis, el hermano de Lord Cornwallis, echó todas sus velas hacia atrás y se lanzó frente al enorme enemigo para apoyar la retaguardia, un ejemplo noblemente seguido por el "Resolution" y el "Bedford" inmediatamente delante de él (a). La escena era ahora variada y animada en extremo. La furgoneta inglesa, que había escapado del ataque, se estaba anclando rápidamente (b) en su posición designada. El comandante en jefe en el centro, confiando orgullosamente en la habilidad y conducta de sus capitanes, hizo señales [473] a los barcos de adelante para que arriaran las velas y ganaran sus posiciones sin importar el peligro para la retaguardia amenazada. Estos últimos, muy presionados y superados en número, se mantuvieron firmes sobre velas acortadas y fondearon, uno por uno, en una línea delante (B, B'), bajo el rugido de los cañones de sus desconcertados enemigos. Estos últimos desfilaron, dispararon y partieron de nuevo hacia el sur, dejando sus antiguos amarres a sus antagonistas más débiles pe





Pl. XIX.

Listar

El fondeadero que Hood tomó tan brillantemente no era exactamente el mismo que el de De Grasse el día anterior; pero como lo cubrió y controló, su afirmación de que ocupó el lugar que el otro había dejado es sustancialmente correcta. La noche y la mañana siguientes se dedicaron a cambiar y fortalecer el orden, que finalmente quedó establecido como sigue (Lámina XVIII., B, B'). La furgoneta estaba anclada a unas cuatro millas al sureste de Basse Terre, tan cerca de la costa que un barco no podía pasar dentro de ella, ni siquiera, con el viento predominante, alcanzarla, debido a una punta y un banco de arena justo afuera, que cubría su posición. . Desde este punto la línea se extendía en dirección oeste-noroeste hasta el duodécimo o decimotercer barco (de una milla y cuarto a una milla y media), donde giraba gradual pero rápidamente hacia el norte, estando los últimos seis barcos en dirección norte. y línea sur. El buque insignia de Hood, el "Barfleur", de noventa cañones, estaba en la cúspide del ángulo saliente así formado.

No habría sido imposible que la flota francesa tomara el fondeadero que antes ocupaba; pero él y todos los demás a sotavento estaban prohibidos por las consideraciones ya expuestas, mientras Hood permaneciera donde estaba.
Por lo tanto, se hizo necesario desalojarlo, pero esto resultó sumamente difícil debido a las cuidadosas disposiciones tácticas que hemos descrito. Su flanco izquierdo estaba cubierto por la orilla. Cualquier intento de enfilar su frente pasando por el otro flanco se topaba con las andanadas de los seis u ocho barcos apostados en potencia en la retaguardia. El frente dominaba los accesos a Basse Terre. Atacarlo por la retaguardia, desde el noroeste, estaba prohibido por los vientos alisios. A estas dificultades había que añadir que el ataque debía realizarse a vela contra barcos anclados, para quienes la pérdida de palos no sería de preocupación inmediata; y que, [474] teniendo resortes[196] , podían lanzar sus andanadas sobre una gran área con gran facilidad.

Sin embargo, tanto la política sensata como la mortificación impulsaron a De Grasse a luchar, lo que hizo al día siguiente, 26 de enero. El método de ataque, en una sola columna de veintinueve barcos contra una línea tan cuidadosamente dispuesta, fue extremadamente defectuoso; pero cabe dudar de que algún comandante de aquella época hubiera roto el orden de lucha tradicional. [197] Hood tenía la misma intención, pero esperaba sorprender a un enemigo mal ordenado, y en el fondeadero francés original era posible alcanzar sus barcos del este, con una ligera exposición al fuego concentrado. No es así ahora. Los franceses formaron hacia el sur y se dirigieron hacia el flanco oriental de la línea de Hood. Cuando su barco de vanguardia llegó al punto ya mencionado, el viento lo adelantó, de modo que sólo pudo alcanzar al tercero del orden inglés, cuyos primeros cuatro barcos, usando sus resortes, concentraron sus cañones sobre ella. Los ingleses suponían que este barco era el "Pluton" y, de ser así, su capitán era D'Albert de Rions, en opinión de Suffren, el principal oficial de la marina francesa. "El choque ocasionado por sus destructivas andanadas", escribió un oficial inglés que estaba presente, "fue tan tremendo que se vieron pedazos enteros de tablas volando desde su costado antes de que pudiera escapar del fuego frío y concentrado de sus decididos adversarios. Avanzó a lo largo de la línea británica, recibió el primer fuego de todos los barcos que pasaban. De hecho, estaba en un estado tan destrozado que se vio obligado a partir hacia San Eustaquio ". Y así pasaban barco tras barco, recorriendo la longitud de la línea (Lámina XVIII, B, B), distribuyendo sus sucesivos fuegos en una [475] monotonía galante pero lúgubre e ineficaz sobre toda la extensión. Por segunda vez ese día, De Grasse atacó en el mismo orden, pero descuidando la vanguardia inglesa y dirigiendo su esfuerzo hacia la retaguardia y el centro. Esto fue igualmente infructuoso y parece haber sido hecho

con poco ánimo.

Desde ese momento hasta el 14 de febrero, Hood mantuvo su posición a la vista de la flota francesa, que seguía navegando a lo lejos y hacia el sur. El día 1 llegó un barco de Kempenfeldt, informándole de la dispersión de los refuerzos franceses hacia las Indias Occidentales, lo que debió haber renovado sus esperanzas de que su audaz intento tuviera éxito con la llegada de Rodney. Sin embargo, no fue así.
Brimstone Hill se rindió el día 12, tras una defensa meritoria. El día 13, De Grasse llevó su flota, que ahora ascendía a treinta y tres barcos de línea, a Nevis y ancló allí. En la noche del día 14, Hood convocó a todos sus capitanes a bordo, les hizo ajustar sus guardias y, a las once de la noche , uno tras otro, sin ruido ni señal, cortaron los cables y zarparon hacia el norte, rodeando ese extremo. de la isla sin ser notados, o al menos sin ser molestados, por los franceses.

Tanto estratégica como tácticamente, las concepciones y disposiciones de Hood fueron excelentes, y su ejecución fue muy honorable para la habilidad y firmeza de él y sus capitanes. Considerada como una única operación militar, fue brillante en todo momento; pero cuando se considera con referencia a la situación general de Inglaterra en ese momento, debe formarse una estimación mucho más alta de las cualidades del almirante. St. Kitt's en sí mismo podría no merecer [476] un gran riesgo; pero era de suma importancia que se pusieran energía y audacia en la conducción de la guerra naval de Inglaterra, que algún gran éxito alumbrara su bandera. No se obtuvo éxito material. Las posibilidades, aunque bastante justas, se volvieron en contra de Hood; pero todos los hombres de esa flota deben haber sentido el brillo de un logro audaz, la confianza segura que sigue a una gran hazaña noblemente realizada. Si este hombre hubiera estado al mando en jefe cuando estaban en juego cuestiones más importantes, si hubiera sido el primero en lugar del segundo en Chesapeake, Cornwallis podría haberse salvado. La operación (tomar un fondeadero dejado por el enemigo) habría sido casi la misma; y ambas situaciones pueden compararse de manera instructiva con el alivio de Cuddalore por parte de Suffren.

La acción de De Grasse, además, debe considerarse no sólo con referencia a la ocasión particular, sino también a la condición general de la guerra, y cuando se pondera así, y se compara además con otras oportunidades muy similares desatendidas por este oficial general. Se puede llegar a una estimación justa de su capacidad militar. Sin embargo, es mejor aplazar esta comparación al ya no muy lejano cierre de campaña. El comentario más útil que se puede hacer aquí es que su acción al no aplastar a Hood en sus anclas, con una fuerza al menos un cincuenta por ciento mayor, estaba en estricta conformidad con el principio general francés de subordinar la acción de la flota a tan -llamadas operaciones particulares; porque nada es más instructivo que observar cómo un principio incorrecto resulta en una acción desastrosa. La inferioridad de Hood era tal que debilitaba, con fines ofensivos, su posición de mando. Mientras De Grasse se mantuvo a barlovento, mantuvo sus comunicaciones con Martinica, y también era lo suficientemente fuerte como para forzar la [477] comunicación cuando fuera necesario con las tropas ante Brimstone Hill. Era probable, como lo demostraron los acontecimientos, que la operación particular, la reducción de St. Kitt, tuviera éxito a pesar de la presencia de la flota inglesa; y "la marina francesa siempre ha preferido la gloria de asegurar una conquista a la, quizás más brillante pero menos real, de apoderarse de unos pocos barcos".

Hasta ahora, De Grasse puede ser absuelto de cualquier error más allá del de no superar las tradiciones de su servicio. Algunos días, sin embargo, antes de la rendición de la isla y la partida de la flota inglesa, se le unieron dos barcos de línea que le informaron de la dispersión del esperado convoy y de los refuerzos de Europa. Entonces supo que él mismo no podría fortalecerse antes de la llegada de Rodney, y que en ese caso los ingleses serían superiores a él. En realidad, tenía treinta y tres barcos de línea a mano, y a unas pocas millas de distancia se encontraban veintidós ingleses en una posición donde sabía que esperarían su ataque; sin embargo, los dejó escapar. Su propia explicación implica claramente que no tenía intención de atacarlos anclados:

> "El día después de la capitulación de Brimstone Hill fue el momento de vigilar de cerca a Hood y luchar contra él tan pronto como partiera de la isla conquistada. Pero nuestras provisiones se agotaron; sólo teníamos suficiente para treinta y seis horas. Algunas Los barcos de abastecimiento habían llegado a Nevis, y, como admitiréis, hay que vivir antes de luchar. Fui a Nevis, siempre a barlovento y a la vista del enemigo, a legua y media de él, para llevar a bordo los suministros necesarios. lo más rápido posible. Hood se fue por la noche sin señales, y a la mañana siguiente sólo encontré a los enfermos que dejó atrás."[200]

En otras palabras, Hood se mantuvo firme con consumada audacia y habilidad, cuando tuvo alguna posibilidad de resistir con éxito, se negó a esperar el ataque de su adversario en condiciones abrumadoramente desfavorables. [478] ¿Qué se dirá de esta charla sobre provisiones? ¿No sabía el conde de Grasse un mes antes cuánto durarían, o sea, un día, las provisiones a bordo? ¿No sabía, cuatro días antes de que Hood zarpara, que tenía consigo todos los barcos con los que probablemente podía contar para la próxima campaña, mientras que los ingleses seguramente recibirían refuerzos? Y si la posición inglesa era tan fuerte como el buen juicio, la habilidad profesional y el corazón audaz podían lograr, ¿acaso no tenía puntos débiles? ¿No estaban los barcos a sotavento a sotavento? Si hubieran intentado avanzar hacia barlovento,

¿No envía para "contenerlos"? Si no se podía alcanzar el barco de vanguardia, ¿no había hecho fuerza suficiente para duplicar y triplicar el tercer barco y los siguientes, tan lejos como quisiera en la línea? Una carta de Suffren, que se refiere a una situación similar en Santa Lucía,[201] pero escrita tres años antes de estos acontecimientos, parece casi una descripción profética de ellos:

> "A pesar de los débiles resultados de los dos cañonazos del 15 de diciembre [1778], todavía podemos esperar el éxito; pero la única manera de lograrlo es atacar vigorosamente a la escuadra, que a consecuencia de nuestra superioridad no puede resistir, a pesar de sus obras terrestres. , que no tendrá ningún efecto si los subimos a bordo o anclamos en sus boyas. Si nos demoramos, mil circunstancias pueden salvarlos. Quizás aprovechen la noche para partir ".

No cabe duda de que los ingleses habrían vendido cara su derrota; pero los resultados de la guerra deben pagarse, y los mejores son, a la larga, los más baratos. Un estricto control de unos pocos principios simples (que la flota enemiga era el factor de control en la próxima campaña, que por lo tanto era su verdadero objetivo, que una fracción de ella debía ser aplastada sin demora cuando se la sorprendiera así separada) habría salvado a De Grasse. un gran error; pero es justo señalar que esto le habría convertido en una excepción a la práctica de la marina francesa.

Se acercaba ya la hora en que el almirante francés debía sentir, aunque no lo admitiera, las consecuencias de este error, [479] por el cual había ganado una isla miserable y perdido una flota inglesa. Rodney había zarpado de Europa el 15 de enero con doce barcos de línea. El 19 de febrero ancló en Barbados y el mismo día Hood llegó a Antigua desde St. Kitt's. El día 25, los escuadrones de Rodney y Hood se reunieron a barlovento de Antigua, formando una flota unida de treinta y cuatro barcos de línea. Al día siguiente, De Grasse ancló en Fort Royal, escapando así de la persecución que inmediatamente inició Rodney. El almirante inglés regresó entonces a Sta. Lucia, donde se le unieron tres barcos de línea más de Inglaterra, elevando su fuerza a treinta y siete. Sabiendo que se esperaba un gran convoy desde Francia, antes de cuya llegada no se podía intentar nada, Rodney envió una parte de su flota a navegar hacia barlovento y tan al norte como Guadalupe; pero el oficial a cargo del convoy francés, sospechando esta acción, se mantuvo bastante al norte de esa isla y llegó a Fort Royal, Martinica, el 20 de marzo. Los barcos de guerra que lo acompañaban elevaron la flota de De Grasse a treinta y tres barcos de vela de línea efectivos y dos barcos de cincuenta cañones.

El objetivo de los esfuerzos conjuntos de Francia y España este año fue la conquista de Jamaica. Se esperaba que reuniera en Cap Français (ahora Cap Haïtien), en Haití, cincuenta barcos de línea y veinte mil soldados. Una parte de estos últimos ya se encontraban en el lugar de la cita; y De Grasse, designado para comandar las flotas combinadas, debía reunir en Martinica todas las tropas y suministros disponibles en las islas francesas y transportarlos hasta el punto de encuentro. Fue este cruce el que Rodney tuvo que impedir.

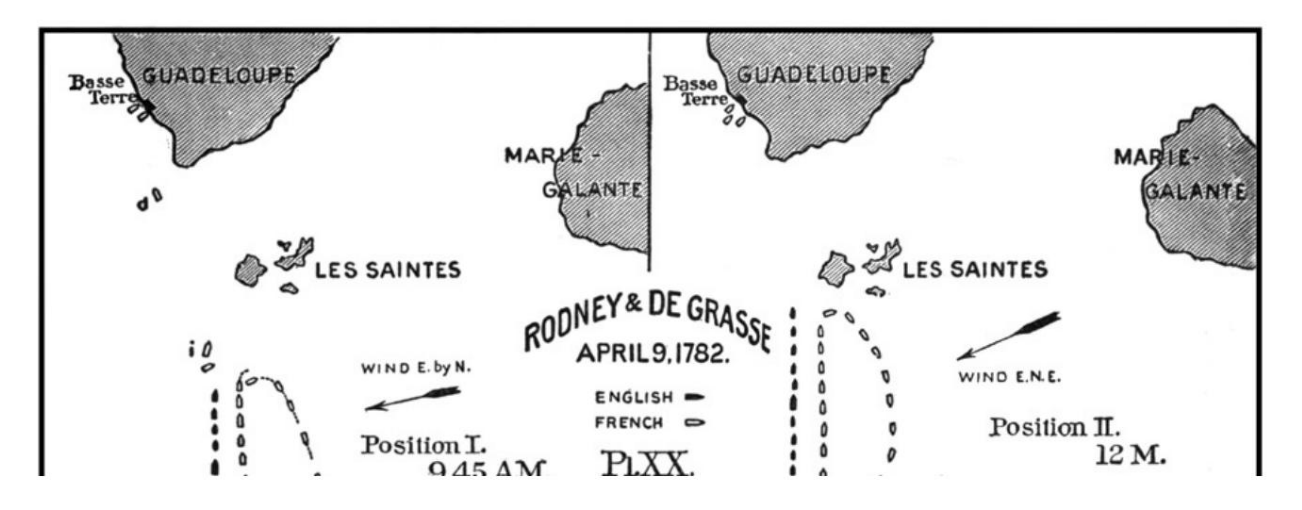
La región en la que se produjeron las importantes operaciones de los días siguientes abarca una distancia de ciento cincuenta millas, de sur a norte, incluidas las islas de Sta. Lucía, Martinica, Dominica y Guadalupe, en el orden indicado. (Ver lámina XI. p. 378.) En ese momento el primero estaba en inglés, los demás en francés, en manos. El encuentro final, y por el momento decisivo, tuvo lugar entre Dominica y Guadalupe, un poco al oeste de ellas. Están separados por veintitrés millas; pero el canal se reduce [480] a trece por tres islotes llamados los Santos, situados a diez millas al sur de Guadalupe. Se dice que la intención de De Grasse, en lugar de navegar directamente hacia Cap Français,[202] tomó un rumbo tortuoso cerca de las islas que, siendo amigas o neutrales, darían refugio al convoy si se las presionaba. La estrecha persecución de los ingleses, que le alcanzaron frente a Dominica, le llevó a abandonar este plan, enviando el convoy a Basse Terre, en el extremo sur de Guadalupe, mientras con la flota intentaba atravesar el canal y pasar al este de la isla, alejando así a los ingleses de los transportes y librándose del problema táctico debido a la presencia de estos últimos. Los accidentes ocurridos en varios barcos frustraron este intento y provocaron una batalla desastrosa para él y fatal para la empresa conjunta.

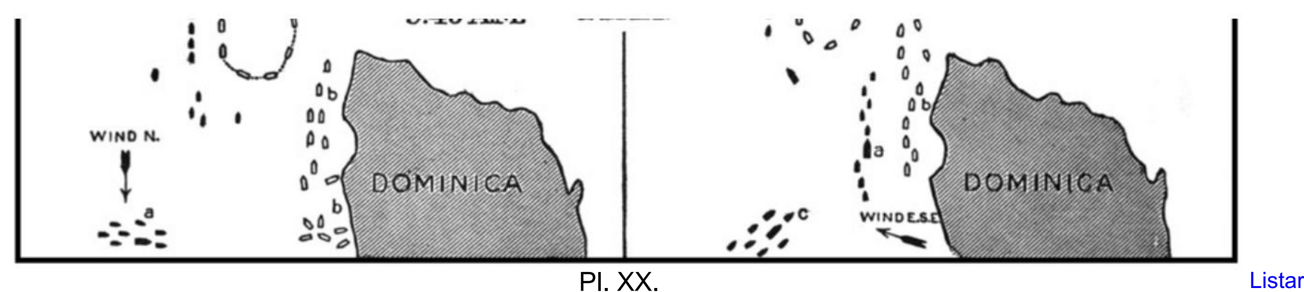
Los fondeaderos de las dos flotas, en Martinica y Sta. Lucía, estaban a cincuenta kilómetros de distancia. El viento predominante del este es generalmente bueno para pasar de uno a otro; pero una fuerte corriente del oeste, y la frecuencia de las calmas y los aires ligeros, tienden a arrojar a sotavento a los veleros que salen de Sta. Lucía para la isla del norte. Una cadena de fragatas conectaba mediante señales los barcos de vigilancia ingleses frente a Martinica con el buque insignia de Rodney en la bahía de Gros Ilot. Todo estaba en movimiento en las dos estaciones, los franceses ocupados con los numerosos arreglos necesarios para una gran empresa militar, los ingleses con menos que hacer, pero manteniéndose en un estado de expectación y preparación para la acción instantánea, que implica un estado de alerta y actividad mental constante. .

El 5 de abril se informó a Rodney que se estaban embarcando los soldados, y el día 8, poco después del amanecer, se vio a las fragatas de vigilancia haciendo señales de que el enemigo abandonaba el puerto. La flota inglesa de inmediato

Comenzó a ponerse en marcha, y al mediodía estaba fuera del puerto hasta el número treinta y seis de la línea. A las dos y media de la tarde, las fragatas de avanzada avistaron la flota francesa, que fue vista desde los mástiles del [481] cuerpo principal justo antes de la puesta del sol. Los ingleses permanecieron al norte toda la noche, y al amanecer del día 9 estaban frente a Dominica, pero en su mayor parte en calma. En la costa de ellos, al norte y al este, se veía la flota y el convoy franceses: los barcos de guerra eran treinta y tres de línea, además de los buques más pequeños; el convoy zarpa de ciento cincuenta personas, bajo el cuidado especial de los dos barcos de cincuenta cañones. Los vientos irregulares e inciertos, habituales en la noche y las primeras horas del día cerca de tierra, habían dispersado a estos difíciles de manejar. Quince velas de línea estaban en el canal entre Dominica y los Saints, con un fresco viento alisio, aparentemente a barlovento; el resto de los barcos de guerra y la mayor parte del convoy todavía estaban en calma cerca de Dominica (Lámina XX., Posición I, b). Sin embargo, poco a poco, uno a uno, los barcos franceses fueron tomando aire ligero en tierra; y por favor de estos, que no llegaron tan lejos como los ingleses a la vista, salieron de la isla y entraron en la brisa más constante del canal, reforzando al grupo que así poseía ese elemento primordial de poder naval, la movilidad. . Al mismo tiempo, vientos ligeros del sureste se deslizaron hacia la furgoneta inglesa debajo de Hood, abanicándola suavemente hacia el norte desde el cuerpo principal de la flota hacia dos barcos franceses aislados (i), que, habiendo caído a sotavento durante la noche, habían compartido las calmas que dejaban a los ingleses inmóviles, con la cabeza vuelta al compás. Estaban casi a tiro de cañón, cuando una ligera ráfaga procedente del noroeste permitió a los franceses alejarse y acercarse a sus propios barcos en el canal.

Cuanto más avanzaba la furgoneta inglesa, más fresco era el viento, hasta que abrieron bastante el canal de los Santos y sintieron el alisio. De Grasse hizo una señal al convoy para que entrara en Guadalupe, orden que se cumplió tan bien que a las dos de la tarde se perdieron de vista hacia el norte y no volverán a aparecer en la continuación. Los dos barcos franceses, ya mencionados como caídos a sotavento, no estaban todavía fuera de peligro por la vanguardia inglesa, que ahora tenía una brisa imponente, y esta última estaba muy separada de su retaguardia y del centro, De [482] Grasse ordenó a su vanguardia que avanzara. abajo y participar. Esto fue obedecido por los barcos señalados y por otros tres, en total catorce o quince, la acción comenzó a las nueve y media de la mañana y duró con intermedios hasta la una y cuarto de la tarde . no aumentar demasiado su separación de la flota principal; los franceses continuaron su marcha, acercándose por la retaguardia y pasando sucesivamente a medio disparo de cañón hacia barlovento (Lámina XX, Posición I). A medida que cada barco se adelantaba a la división inglesa, ésta viró, retrocediendo hacia el sur hasta estar en posición de retomar su lugar en el orden de ataque, describiendo así una curva irregular continua de forma elíptica, a barlovento de sus oponentes. La peor parte del ataque recayó sobre ocho o nueve ingleses, número que fue aumentando sucesivamente a medida que un barco tras otro, según servían los aires desconcertantes, salían del espacio en calma bajo Dominica; pero los franceses recibieron adhesiones similares. Mientras se desarrollaba este enfrentamiento, parte del centro inglés, ocho barcos con la bandera de Rodney entre ellos (Posición I., a), observando atentamente las bocanadas y las patas de gato, habían trabajado con la tierra y captado la brisa del mar, que se hizo sentir allí antes que a la vista. Tan pronto como lo tuvieron, alrededor de las once de la mañana, se dirigieron hacia el norte, estando ahora en la posición meteorológica tanto de la furgoneta inglesa como de sus asaltantes (Posición II., a). Este último, al ver esto, viró y abandonó la contienda por el momento, giró hacia el sur para unirse a su centro, para que los ocho barcos de Rodney no se interpusieran entre ellos. A las once y media, los franceses volvieron a formar línea amurada a estribor, ya que la mayoría de sus barcos ya estaban lejos de tierra, mientras que la retaguardia inglesa todavía estaba en calma. El mayor número de franceses les permitió extenderse de norte a sur a lo largo de la línea inglesa, mientras que esta última aún estaba interrumpida por una gran brecha entre la vanguardia y el centro (Posición [483] II). Por tanto, se reanudó con vehemencia el ataque a Hood; pero el centro y la retaguardia franceses (b), teniendo el viento, mantuvieron la distancia y mantuvieron a la división de Rodney a larga distancia. A la una y cuarto, los franceses, al ver que toda la línea británica se acercaba con el viento, dejaron de disparar y, a las dos, Rodney dio la señal de batalla, ya





Pl. XX.

Listar

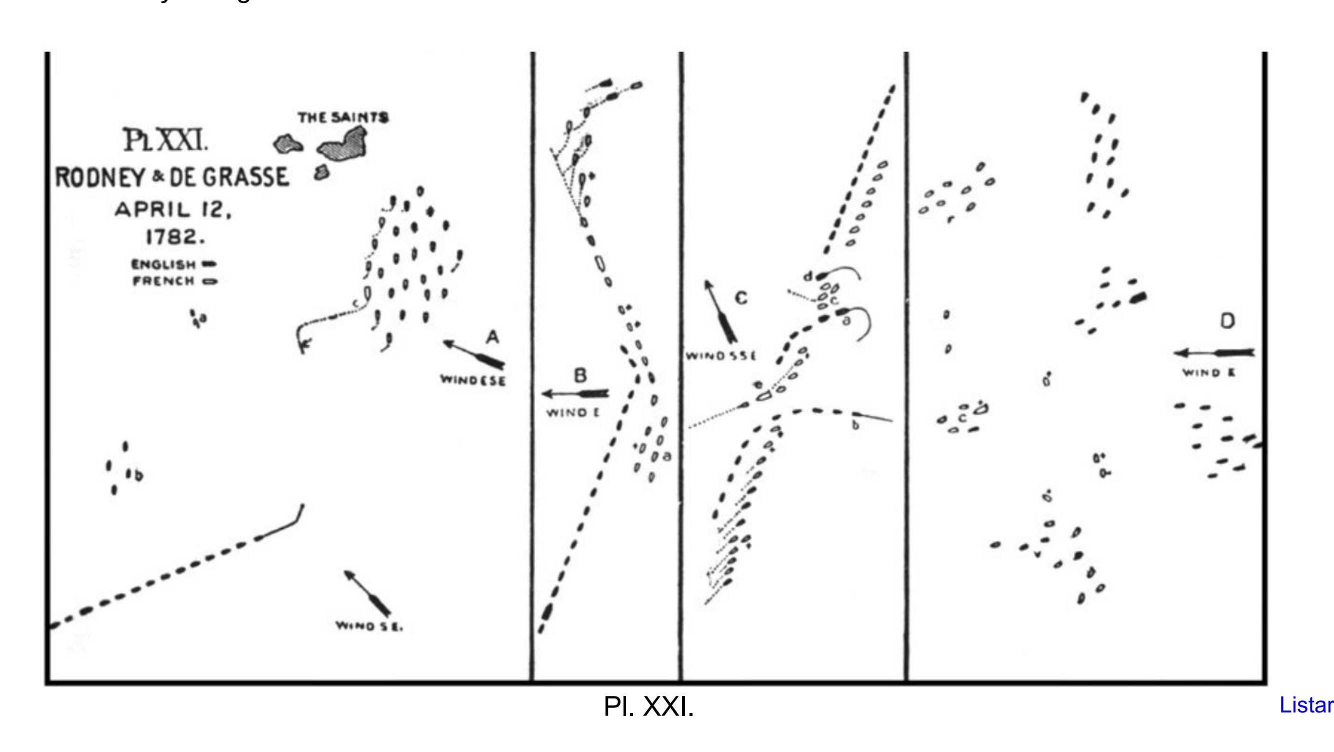
Esta acción del 9 de abril no fue más que un duelo de artillería. Un barco francés, el "Caton", de sesenta y cuatro (d), recibió heridas que lo enviaron a Guadalupe; Dos ingleses quedaron incapacitados, pero repararon sus heridas sin abandonar la flota. La ventaja material, por tanto, residía en este último. Las opiniones difieren en cuanto al mando del conde de Grasse ese día, pero se dividen sobre la misma base de principios en cuanto a si las operaciones posteriores o las posibilidades de derrotar a la flota enemiga deben determinar la acción de un almirante.
Los hechos del caso son estos: Dieciséis de la flota inglesa, todos en la retaguardia y cuatro en el centro (Posición II., c), no pudieron en ningún momento disparar un tiro. Al parecer, todos los barcos franceses, el primero y el último, podrían haber entrado en acción. Al principio, ocho o nueve ingleses se opusieron a quince franceses. Al final había veinte ingleses contra treinta y tres franceses, y estas proporciones generales sin duda se mantuvieron a lo largo de las cuatro horas. Por lo tanto, De Grasse se encontró en presencia de una flota superior a la suya, al menos en número, y por el favor de la Providencia esa flota estaba tan dividida que casi la mitad de ella era incapaz de actuar. Tenía viento, tenía un buen cuerpo de capitanes; lo que le impediría atacar las nueve naves de Hood con quince, poniendo una a cada lado de las seis de retaguardia. Si esos nueve hubieran sido completamente derrotados, los movimientos posteriores de Rodney debieron haber quedado irremediablemente paralizados. Los franceses sólo perdieron cinco en su derrota tres días después. Sin embargo, el consejo de guerra posterior estableció así la doctrina francesa: "La decisión de persistir en enfrentarnos sólo a una parte de nuestra flota puede considerarse como un acto de prudencia por parte del almirante, que podría ser dictado por el proyectos ulteriores de la campaña." Sobre esto, un escritor profesional francés observa [484] naturalmente que, si se hiciera un ataque, sería más prudente hacerlo con fuerza; los barcos individuales sufrirían menos daños, mientras que al final toda la flota inevitablemente se vería obligada a apoyar a cualquiera que, al perder palos, no pudier

Tres veces en un año Fortune había ofrecido a De Grasse la oportunidad de atacar a las flotas inglesas con probabilidades decisivas de su lado. Sus favores ahora estaban agotados. Tres días más demostrarían hasta qué punto los proyectos ulteriores de una campaña pueden verse afectados por una batalla y la pérdida de algunos barcos. Desde el día 9 hasta la mañana del día 12, la flota francesa continuó navegando a barlovento entre Dominica y los Saints, sin ningún orden regular. La noche del día 9 los ingleses salieron a reparar los daños. Al día siguiente se reanudó la persecución a barlovento, pero los franceses ganaron decididamente a sus perseguidores. La noche del día 10, dos barcos, el "Jason" y el "Zélé", chocaron. El "Zélé" fue la pesadilla de la flota francesa durante estos días. Ella fue una de las que casi fueron capturadas por el enemigo el día 9, y también fue la causa del desastre final. Las heridas del "Jason" la obligaron a internarse en Guadalupe. El día 11, el cuerpo principal estaba a barlovento de los Saints, pero el "Zélé" y otro habían caído tan a sotavento que De Grasse se abalanzó para cubrirlos, perdiendo así gran parte del terreno ganado. La noche siguiente, el "Zélé" volvió a chocar, esta vez con el buque insignia de De Grasse; este último perdió algunas velas, pero el otro, que no tenía derecho de paso y tuvo toda la culpa, se llevó tanto el trinquete como el bauprés. El almirante envió un mensaje a la fragata "Astrée" para que remolcara al "Zélé"; Y aquí pasa por las páginas de nuestra historia un personaje célebre y trágico, ya que el capitán del "Astrée" era el desafortunado explorador Lapeyrouse, cuyo misterio de desaparición con dos barcos y sus tripulaciones enteras permaneció durante tanto tiempo sin resolver. Se emplearon dos horas en poner el barco en marcha remolcando la fragata, lo que no fue un trabajo muy inteligente dadas las condiciones climáticas y de urgencia; pero a las cinco de la madrugada los dos estaban de camino a Basse Terre, [485] donde ya habían llegado el "Caton" y el "Jason", así como el convoy. Por tanto, la flota francesa había perdido tres en su línea de batalla desde que abandonó Martinica.

El barco averiado no hacía mucho que se dirigía a Basse Terre, cuando los débiles rayos del amanecer anunciaron la proximidad del 12 de abril, un día doblemente celebrado en los anales navales. El sol aún no se había puesto sobre los exhaustos escuadrones de Suffren y Hughes, anclados después de su más feroz batalla frente a Ceilán, cuando sus primeros rayos brillaron sobre la lucha inicial entre Rodney y De Grasse. Esta última fue en su momento la mayor batalla naval por sus resultados que se había librado en un siglo; su influencia en el curso de los acontecimientos fue muy grande, aunque lejos de ser tan decisiva como podría haber sido; estuvo acompañado de circunstancias de brillantez inusual aunque algo ficticia, y estuvo particularmente marcado por una maniobra que luego se consideró excepcionalmente atrevida y decisiva: "romper la línea". Hay que añadir que ha dado lugar a una tormenta de controversias; y

La gran cantidad de detalles, tal como los dan testigos que deberían ser confiables, son tan confusos y contradictorios, debido principalmente a las incertidumbres del viento, que ahora es imposible hacer más que intentar conciliarlos en un relato completo. Sin embargo, las características principales se pueden presentar con suficiente precisión, y esto se hará al principio de forma breve y breve; el esquema así presentado puede luego revestirse con los detalles que dan color, vida e interés a la gran escena.

Al amanecer [206] (alrededor de las cinco y media) la flota inglesa, que había zarpado a las dos de la madrugada, estaba amurada a estribor, con el viento del sudeste,[207] una cantidad inusual de dirección sur para esa hora (lámina [486] XXI., A). Estaba entonces a unas quince millas de los Saints, que navegaban al noreste, y a diez de la flota francesa, que navegaba al noreste. Este último, debido a los acontecimientos de la noche, estaba muy disperso, hasta ocho o diez millas separando a los barcos meteorológicos o más orientales de sotavento ,[208] entre los cuales se encontraba el buque insignia "Ville de Paris". . La ansiedad por el "Zélé" mantuvo al almirante francés, con los barcos de su compañía, bajo velas cortas, de pie hacia el sur amurado a babor (A). Los ingleses amurados a estribor, con el viento que tenían,[3] se dirigieron al este-noreste, y así, tan pronto como hubo luz para ver, encontraron a los franceses "anchos en la proa de sotavento, y uno de M. Los barcos de Grasse (el "Zélé") remolcados por una fragata, en escuadra bajo nuestro sotavento (a), con su bauprés y trinquete postrados sobre su castillo de proa."[209] Para atraer a los franceses más hacia sotavento, Rodney separó cuatro barcos (b) para perseguir al "Zélé". Tan pronto como De Grasse vio esto, indicó a su flota que se mantuviera alejada (c), como deseaba Rodney, y al mismo tiempo formara la línea de batalla, llamando así a los barcos a barlovento. La línea inglesa también se formó rápidamente, y los barcos perseguidores llamaron a las siete de la mañana a De Grasse, viendo que si se mantenía perdería por completo el barómetro, izado de nuevo amurado a babor (c'); y la brisa cambió a este-sureste y este a su favor y derribó a los ingleses, la carrera de las dos flotas en bordadas opuestas, para ventaja del viento, se volvió casi igualada. Los franceses, sin embargo, ganaron gracias a una superioridad en la navegación que les había permitido acercarse tanto a barlovento de los ingleses en los días anteriores y, de no haber sido por la torpeza del "Zélé", podrían haberlos librado por completo (Plate XXI., B). Sus barcos líderes alcanzaron y pasaron primero el punto donde se cruzaban las vías que rápidamente convergían, mientras que el líder inglés, el [487] "Marlborough", chocó contra la línea francesa entre el sexto y el décimo barcos (distintamente mencionados). La batalla, por supuesto, ya había comenzado para entonces: el noveno barco de la línea francesa, el "Brave", abrió fuego veinte minutos antes de las ocho de la mañana contra el "Marlborough". Como no había ninguna intención previa de romper la línea, el líder inglés se mantuvo alejado, obedeciendo una señal de Rodney, y corrió a sotavento del enemigo, seguido sucesivamente por todos los barcos que alcanzaron su estela. La batalla asumió así la fase común e indecisa de dos flotas que avanzaban en bordadas opuestas, sin embargo, el viento era muy ligero, lo que permitía un enfrentamiento más intenso de lo común en estas circunstancias, los barcos "deslizándose" a razón de tres a cuatro. nudos. Dado que las líneas hostiles divergieron nuevamente al sur de su punto de encuentro, De Grasse hizo señales de mantenerse alejado cuatro puntos al sur-suroeste, poniendo así su vanguardia (B, a) en acción con la retaguardia inglesa, y no permitiendo
Sin embargo, había dos peligros que amenazaban a los franceses si continuaban su rumbo. Su dirección, sur o sur-suroeste, los llevó a la calma que rodeaba el extremo norte de Dominica; y la incertidumbre del viento hizo posible que, jalando hacia el sur, el enemigo pudiera atravesar su línea y ganar viento, y con él la posibilidad de forzar la batalla decisiva que la política francesa había evitado; y esto fue de hecho lo que pasó. Por lo tanto, De Grasse hizo la señal a las ocho y media para vestirse juntos y tomar el mismo rumbo que los ingleses. Esto, sin embargo, era imposible; las dos flotas estaban demasiado juntas para admitir la evolución.
Luego hizo señales de virar cerca del viento y desgastarse sucesivamente, lo que tampoco se hizo, y a las nueve y cinco minutos surgió la temida contingencia; el viento arrastró hacia el sur, derribando a todos los barcos franceses que aún no se habían alejado; es decir, todos los que tenían barcos ingleses cerca a sotavento (Lámina XXI. C). Rodney, en el "Formidable", se encontraba en ese momento con el cuarto barco a popa de la bandera de De Grasse. Orzando hacia el nuevo viento, atravesó la línea francesa, seguido por los cinco barcos que le seguían a popa (C, a), mientras que casi en [488] el mismo momento, y por las mismas causas, su sexto a popa (C, b) se dirigía hacia él. durante el intervalo junto a él, seguido por toda la retaguardia inglesa. La línea de batalla francesa fue así rota en dos lugares por columnas de barcos enemigos en un orden tan cercano que obligaron a sus barcos a hacerse a un lado, incluso si el viento no hubiera conspirado para obstaculizar su acción. Todos los principios sobre los que se constituía una línea de batalla, para el apoyo mutuo y para el campo de tiro despejado de cada barco, fueron así derrocados para los franceses y preservados para las divisiones inglesas que desfilaban; y los franceses se vieron obligados a desplazarse a sotavento por la interposición de las columnas enemigas, además de ser disueltos. Obligados así a abandonar la línea en la que se habían alineado, fue necesario reformarse sobre otra y unir los tres grupos en que estaban divididos, una táctica difícil bajo cualquier circunstancia, pero doblemente bajo la moral. impresión de desastre, y en presencia de un enemigo superior, que, aunque desordenado, estaba en mejor forma y sentía ya el resplandor de la victoria.



Pl. XXI. Listar

No parece que los franceses hayan hecho ningún intento sustancial de reforma. Reunirnos, sí; pero sólo como una masa voladora y desordenada. Los diversos cambios de viento y movimientos de las divisiones dejaron su flota al mediodía (Lámina XXI. D), con el centro (c) dos millas al noroeste y a sotavento de la vanguardia (v), la retaguardia (r) aún más lejos. desde el centro y a sotavento del mismo. La calma y breves ráfagas de viento prevalecieron ahora entre ambas flotas. A la una y media de la tarde se levantó una ligera brisa del este y De Grasse hizo la señal para formar de nuevo la línea amurada a babor; entre tres y cuatro, al no haberlo conseguido, hizo señal para formar amurado a estribor. Las dos señales y el tenor general de las cuentas muestran que en ningún momento se reformaron los franceses después de que se rompió su línea; y todas las maniobras tendieron, aunque no lo requerían, a llevar a toda la flota hasta la parte más a sotavento de sus partes (D). En tal movimiento, naturalmente se seguía que los barcos más averiados quedaban atrás, y éstos eran recogidos, uno por uno, por los ingleses,[400] que perseguían sin ningún orden regular, lo cual no era necesario, ya que el apoyo mutuo era necesario. asegurado sin él. Poco después de las seis de la tarde , el buque insignia de De Grasse, el "Ville de Paris", izó sus colores al "Barfleur", portando la bandera de Sir Samuel Hood. Los relatos franceses afirman que nueve barcos enemigos la rodearon y no hay duda de que se había luchado hasta el final. Su nombre, que conmemora la gran ciudad cuyo regalo había sido para el rey, su tamaño inusual y el hecho de que ningún comandante en jefe naval francés había sido hecho prisionero en batalla, conspiraron para otorgar un brillo peculiar a la victoria de Rodney. Se capturaron otros cuatro barcos de línea[210] y, cosa bastante singular, en estos barcos en particular se encontró todo el tren de artille

Tales fueron los rasgos principales de la Batalla de los Santos o, como a veces se la denomina, del 12 de abril, conocida por los franceses como la Batalla de Dominica. Ahora es necesario señalar algunos puntos que hasta ahora se han omitido en aras de la claridad, pero que afectan a la cuestión. Cuando amaneció, la flota francesa estaba muy dispersa y desordenada. [211] De Grasse, bajo la influencia de sus temores por el "Zélé", precipitó tanto sus movimientos que su línea no estaba formada adecuadamente en el momento del enfrentamiento. Los barcos de vanguardia aún no habían llegado a sus posiciones (B, a), y el resto estaba tan lejos de haber llegado a sus lugares que De Vaudreuil, al mando de la división de retaguardia y último en combate, afirma que la línea se formó bajo el fuego de mosquetería. Los ingleses, por el contrario, estaban en buen estado, y el único cambio fue acortar el intervalo entre los barcos de dos a un cable de longitud (setecientos pies). El célebre golpe de romper la línea francesa se debió, no a una intención previa, sino a un cambio de viento que desordenó sus barcos y aumentó así[401] los espacios entre ellos; mientras que la brecha por la que penetró el grupo de Rodney se amplió cuando el "Diadème" en su lado norte fue tomado por sorpresa y dio la vuelta en el otro rumbo (C, c.) Sir Charles Douglas dice que el efecto inmediato, donde el barco insignia se abrió paso , fue "reunir, casi si no en contacto entre sí, los cuatro barcos del enemigo que estaban más cerca", en el norte, "al punto aludido (c), y acercarse en sucesión. Este desafortunado El grupo, que ahora sólo contaba con un gran objeto al cual disparar, fue atacado por el "Duke", el "Namur" y el "Formidable" (barcos de noventa cañones) todos a la vez, recibiendo varias andanadas de cada uno, ni un solo disparo. desaparecido; y grande debe haber sido la matanza." El "Duke" (C, d), siendo el siguiente en cabeza del buque insignia, había seguido a su líder a sotavento francés; pero en cuanto su capitán vio que el "Formidable" había traspasado la orden enemiga, hizo lo propio, pasando al norte de este confuso grupo y

poniéndolo así bajo fuego de ambos lados. El diario del "Magnanime", uno del grupo, menciona haber pasado bajo el fuego de dos barcos de tres pisos, uno a cada lado.

Tan pronto como se rompió la orden, Rodney bajó la señal para la línea, la mantuvo en vuelo para una acción cercana, y al mismo tiempo ordenó a su vanguardia, que ahora había pasado más allá y al norte de la retaguardia enemiga, que girara y reincorporarse al centro inglés. Esto se retrasó mucho debido a los daños que sufrieron las perchas y las velas al pasar bajo el fuego enemigo. Su propio buque insignia y los barcos que lo acompañaban navegaban. La retaguardia, al mando de Hood, en lugar de volver a dirigirse al norte para unirse al centro, permaneció a barlovento durante un tiempo y luego quedó en calma a una distancia considerable del resto de la flota.

Mucho se discutió más tarde sobre la sabiduría de la acción de Rodney al romper la orden de su enemigo, y a quién debería atribuirse el crédito, si corresponde. Este último punto es poco preocupante; pero puede decirse que el hijo de Sir Charles Douglas, jefe de personal de Rodney, aportó una cantidad de pruebas positivas, las únicas que podrían aceptarse para disminuir el crédito de la persona enteramente responsable de los resultados, lo que demuestra que la sugerencia vino de Douglas y que el consentimiento de [491] Rodney se obtuvo con dificultad. El valor de la maniobra en sí tiene más consecuencias que cualquier cuestión de reputación personal. Algunos han argumentado que, lejos de ser un acto meritorio, fue desafortunado y, para crédito de Rodney, debería atribuirse más a la fuerza de las circunstancias que a una elección. Hubiera sido mejor, dicen estos, haber continuado a sotavento de la retaguardia francesa, infligiendo así el fuego de toda la línea inglesa, y que esta última hubiera virado y doblado hacia la retaguardia francesa. Este argumento olvida convenientemente que virar o virar de cualquier manera después de un roce de este tipo sólo era posible para una parte de los barcos enfrentados; y que estos tendrían muchas dificultades para alcanzar a los enemigos que habían pasado, a menos que estos últimos estuvieran gravemente lisiados. Por tanto, este ataque sugerido, reproducción exacta de la batalla de Ushant, se reduce en realidad a que las flotas avancen en direcciones opuestas, distribuyendo cada una su fuego sobre toda la línea enemiga sin intentar concentrarse en una parte de ella. Se puede y se debe admitir de inmediato que el cambio de rumbo de Rodney permitió a los once barcos de retaguardia de los franceses (D, r) huir hacia sotavento, habiendo recibido sólo el fuego de una parte de su enemigo, mientras que la vanguardia inglesa había sufrido el de casi toda la flota francesa. Estos barcos, sin embargo, quedaron completamente fuera de combate durante un tiempo considerable e importante al ser empujados a sotavento, y habrían estado aún más fuera de posición para ayudar a cualquier miembro de su flota, si el propio De Grasse no hubiera sido enviado a sotavento por La división de Hood cortó la línea tres barcos por delante de él. Los trece barcos franceses que iban en cabeza, obedeciendo la última señal que habían visto, se abrazaban al viento; el grupo de seis con De Grasse (C, e) habría hecho lo mismo si no hubieran sido rechazados por la división de Hood. Por lo tanto, el resultado de la sola acción de Rodney habría sido dividir la flota francesa en dos partes, separadas por un espacio de seis millas, y una de ellas irremediablemente a sotavento. Los ingleses, habiendo ganado el viento, habrían estado fácilmente en posición de "contener" a los once barcos a sotavento y rodear a los diecinueve barcos meteorológicos con una fuerza abrumadora. La situación real, debido a las dos brechas en la línea, era ligeramente diferente; el grupo de seis con De Grasse colocado [492] entre sus divisiones de clima y sotavento, a dos millas de la primera, a cuatro de la segunda (D). No parece necesario insistir en las ventajas tácticas de tal situación para los ingleses, incluso sin tener en cuenta el efecto moral de la confusión por la que habían pasado los franceses. Además de esto, se puede deducir una lección muy sorprendente de los efectos inmediatos de los cañones ingleses al pasar. De los cinco barcos capturados, tres fueron aquellos bajo cuyas popas perforaron las divisiones inglesas. En lugar de dar y recibir, mientras las líneas paralelas pasaban en igualdad de condiciones, teniendo cada barco el apoyo de los de delante y de popa, los barcos franceses cerca de los cuales pasaban las columnas penetrantes recibieron cada uno el fuego sucesivo de toda la división enemiga. Así, los trece barcos de Hood desfilaron junto a los dos de retaguardia de la vanguardia francesa, el "César" y el "Hector", aplastándolos bastante bajo esta concentración de fuego; mientras que de la misma manera y con resultados similares, los seis de Rodney pasaron por el "Glorieux". Esta "concentración mediante profanación" más allá del extremo de una columna corresponde con bastante precisión a la concentración en el flanco de una línea, y tiene un interés especial, porque si se lleva a cabo con éxito sería un ataque tan poderoso como lo ha sido siempre. Si se hubieran apresurado a aprovechar su ventaja, los ingleses podrían haber disparado contra los barcos a ambos lados de las brechas por las que pasaban, como realmente hizo el "Formidable"; pero estaban utilizando las andanadas de estribor y muchos, sin duda, no aprovecharon su oportunidad hasta que fue demasiado tarde. Por lo tanto, los resultados naturales del acto de Rodney fueron: (1)

[493]

La ganancia del viento, con el poder de la acción ofensiva; (2) Concentración del fuego sobre una parte del orden del enemigo; y (3) La introducción en este último de confusión y división, que podrían llegar a ser muy grandes, y lo hicieron, ofreciendo la oportunidad de obtener una mayor ventaja táctica. No es una respuesta válida decir que, si los franceses hubieran sido más aptos, podrían haberse unido antes. Una maniobra que presenta buenas posibilidades de obtener ventaja no pierde su mérito porque pueda ser contrarrestada por un rápido movimiento del enemigo, del mismo modo que una particular estocada de espada deja de tener valor porque tiene su parada adecuada. Lo más probable era que, al alejarse de los barcos de retaguardia, mientras la vanguardia permanecía en pie, la flota francesa quedaría gravemente dividida; y la medida no fue menos sagaz porque los dos fragmentos podrían haberse unido antes de lo que lo hicieron, si hubieran sido bien manejados. Con el

Se sugirió una acción alternativa, virar después de pasar la retaguardia enemiga, y la persecución se convirtió en una persecución severa, en la que ambas partes, habiendo estado igualmente involucradas, presumiblemente quedarían igualmente paralizadas. De hecho, las señales de discapacidad fueron numerosas en ambas flotas.

Independientemente del manejo táctico de las dos flotas, hubo ciertas diferencias de equipamiento que confirieron ventaja táctica y, por lo tanto, vale la pena señalar. Los franceses parecen haber tenido mejores barcos y, clase por clase, armamento más pesado. Sir Charles Douglas, un eminente oficial de mentalidad activa e ingeniosa, que prestaba especial atención a los detalles de artillería, estimó que en peso de batería los treinta y tres franceses eran superiores a los treinta y seis ingleses por la fuerza de cuatro cañones de 84. buques; y que después de la pérdida del "Zélé", "Jason" y "Caton" todavía quedaba una ventaja igual a dos setenta y cuatro. El almirante francés La Gravière admite el calibre generalmente más pesado de los cañones franceses en esta época. La mejor construcción de los barcos franceses y su mayor calado hicieron que navegaran y batieran mejor, y explica en parte el éxito de De Grasse al ganar a barlovento; porque en la tarde del día 11 sólo tres o cuatro miembros de su flota eran visibles desde el mástil del buque insignia inglés, que había estado a tiro de cañón de ellos el día 9. Fue la torpeza del desafortunado "Zélé" y del "Magnanime" lo que sacó a De Grasse de su posición ventajosa y justificó la perseverancia de Rodney en confiar en el capítulo de accidentes [494] para lograr su propósito. La mayor velocidad de los franceses como grupo es algo difícil de explicar, porque, aunque sin duda con líneas mucho mejores, la práctica de cobrear el fondo no se había vuelto tan generalizada en Francia como en Inglaterra, y entre los franceses había varios sin cobre. y barcos carcomidos.[213] Sin embargo, los oficiales ingleses observaron la mejor navegación de los franceses, aunque la gran ganancia mencionada debe haberse debido en parte a que Rodney permaneció inactivo, después de la acción del 9, para reacondicionarse, probablemente debido al mayor daño recibido. por el pequeño cuerpo de sus barcos, que habían estado combatiendo calurosamente, con números muy superiores. Se dijo, al narrar esa acción, que los franceses se mantenían a medio alcance de cañón; esto era para neutralizar una ventaja táctica que tenían los ingleses en la gran cantidad de carronadas y otros cañones de peso ligero pero de gran calibre, que en combate cuerpo a cuerpo tenían mucho efecto, pero eran inútiles a distancias mayores. El segundo al mando, De Vaudreuil, a quien se confió la dirección de ese ataque, afirma expresamente que si hubiera estado al alcance de las carronadas, sus barcos habrían sido rápidamente desarmados. Cualquiera que sea el juicio que se dicte sobre la política militar de negarse a aplastar a un enemigo situado como lo estaba la división inglesa, no puede haber duda de que, si el objetivo era impedir la persecución, la táctica de De Vaudreuil el día 9 fue excelente en todos los aspectos. Infligió el mayor daño con la menor exposición de su propia fuerza. El día 12, De Grasse, al dejarse atraer por las carronadas, aprovechó esta ventaja, además de sacrificar en aras de un impulso toda su política estratégica anterior. Rápidamente manejadas por su ligereza, disparando metralla y perdigones de gran diámetro, estas armas eran particularmente dañinas en combate cuerpo a cuerpo e inútiles a larga distancia. En un despacho posterior, De Vaudreuil dice: "El efecto de estas nuevas armas es más mortífero al alcance de los mosquetes; fueron ellas las que nos paralizaron tanto el 12 de abril". Hubo otras innovaciones en artillería, al menos en algunos de los barcos ingleses, que al aumentar la precisión, la rapidez y el campo de tiro, aumentaron enormemente la potencia de sus baterías. Se trataba de la introducción de candados, mediante los cuales el hombre que apuntaba también disparaba; y la instalación de petos y travesaños en los carros de armas, de modo que los cañones pudieran apuntar más adelante o hacia atrás, es decir, sobre un campo más grande de lo habitual. En luchas entre barcos individuales, cuyos movimientos no están controlados por sus relaciones [495] con una flota, esta mejora permitiría a veces al poseedor tomar una posición desde la cual podría entrenar a su enemigo sin que este último pudiera responder, y algunos casos sorprendentes de se dan tales ventajas tácticas. En una lucha de flotas, como la que se está considerando ahora, la ventaja era que los cañones podían apuntar más hacia adelante y podían seguir al oponente por más tiempo mientras pasaba hacia atrás, duplicando así, o más, el número de disparos que podría recibir. , y disminuyendo para él el intervalo de inmunidad del que disfrutan dos antagonistas sucesivos.[214] Estos detalles anticuados y ahora obsoletos conllevan lecciones que nunca quedan obsoletas; no difieren en nada de las experiencias más modernas con la pistola de agujas y el torpedo.

Y, de hecho, toda esta acción del 12 de abril de 1782 está plagada de sólidas enseñanzas militares. Se ha insistido en la perseverancia en la persecución, la obtención de ventaja en la posición, la concentración del propio esfuerzo, la dispersión de las fuerzas enemigas y la eficacia táctica de pequeñas pero importantes mejoras en el material de guerra. Insistir más en la necesidad de no dejar escapar la oportunidad de derrotar al enemigo en detalle sería desperdiciado por cualquiera que no esté ya convencido por la importancia del 9 de abril al 12 de abril. El abandono del ataque a Jamaica, después de la derrota de la flota francesa, muestra de manera concluyente que la verdadera manera de asegurar objetivos ulteriores es derrotar a la fuerza que los amenaza. Queda al menos una crítica, de carácter delicado, pero esencial para extraer todas las enseñanzas [496] de estos acontecimientos; es decir, de la manera en que se siguió la victoria y los efectos consiguientes sobre la guerra en general.

La posibilidad de que los veleros sufran daños en las perchas y velas, es decir, en esa movilidad que es la característica principal de la fuerza naval, hace que sea difícil decir, después de un lapso de tiempo, lo que podría o no haber sido

hecho. No se trata sólo de los daños reales recibidos, que pueden registrarse en los cuadernos de bitácora, sino también de los medios de reparación, de la energía y de la aptitud de los oficiales y marineros, que difieren de un barco a otro. Sin embargo, en cuanto a la capacidad de la flota inglesa para aprovechar sus ventajas mediante una persecución más vigorosa el 12 de abril, contamos con la autoridad de dos oficiales muy distinguidos: Sir Samuel Hood, el segundo al mando, y Sir Charles Douglas, el capitán de la flota o jefe de personal del almirante. El primero expresó la opinión de que se podrían haber capturado veinte barcos, y así se lo dijo a Rodney al día siguiente; mientras que el jefe de estado mayor estaba tan mortificado por el fracaso y por la manera en que el almirante recibió sus sugerencias, como para contemplar seriamente la posibilidad de renunciar a su cargo.

El consejo y la crítica son fáciles, y no puede sentir todo el peso de una responsabilidad, excepto el hombre a quien se le impone; pero a menudo no se pueden alcanzar grandes resultados en la guerra sin riesgo y esfuerzo. Sin embargo, la exactitud del juicio de estos dos oficiales queda confirmada por las inferencias de los informes franceses. Rodney justifica su fracaso alegando el estado averiado de muchos barcos y otros asuntos relacionados con la conclusión de una batalla muy reñida, y luego continúa sugiriendo lo que los franceses podrían haber hecho esa noche, si hubiera perseguido. flota, que "partió en un cuerpo de veintiséis barcos de línea". [216] Estas posibilidades son bastante acreditables para su imaginación, considerando lo que la flota francesa había hecho durante el [497] día; pero en lo que respecta al cuerpo de veintiséis barcos, De Vaudreuil, que, después de la rendición de De Grasse, hizo la señal para que los barcos se reunieran bajo su bandera, a la mañana siguiente sólo encontró diez con él, y no se le unió ningún otro. más antes del día 14. Durante los días siguientes se le unieron cinco más a intervalos[218]. Con estos se dirigió a la cita de Cap Français, donde encontró a otros, elevando a veinte el número total de los que repararon allí. Los cinco restantes, de los que habían estado en la acción, huyeron a Curazao, a seiscientas millas de distancia, y no se reincorporaron hasta mayo. Por tanto, el "cuerpo de veintiséis barcos" no existía en realidad; por el contrario, la flota francesa quedó muy desmantelada y varios de sus barcos quedaron aislados. En cuanto a la condición de lisiado, no parece haber razón para pensar que los ingleses hubieran sufrido más, sino menos, que su enemigo; y en una carta de Sir Gilbert Blane aparece una declaración curiosa relacionada con esto:

> "Nos costó mucho hacer creer a los oficiales franceses que las declaraciones de muertos y heridos que nuestros barcos hacían al almirante eran ciertas; y uno de ellos me contradijo rotundamente, diciendo que siempre le dábamos al mundo una información falsa sobre nuestra situación. Luego caminé con él sobre las cubiertas del "Formidable", y le pedí que observara cuántos agujeros de bala había, y también lo poco que habían sufrido sus aparejos, y le pregunté si era probable que ese grado de daño fuera relacionado con la pérdida de más de catorce hombres, que fue el número de nuestros muertos, y el mayor de todos los de la flota, excepto el 'Royal Oak' y el 'Monarch'. Él... era dueño de nuestro fuego, debe haber estado mucho mejor mantenido y dirigido que el de ellos."[219]

Por lo tanto, no cabe duda de que la ventaja no fue aprovechada con todo el vigor posible. No fue hasta cinco días después de la batalla que la división de Hood fue enviada hacia Santo Domingo, donde recogieron en el Pasaje de Mona al "Jason" y al "Caton", que [498] se habían separado antes de la batalla y se dirigían a Cap Français. Estos, y dos pequeños barcos con ellos, fueron los únicos frutos posteriores de la victoria. En las condiciones de la guerra de Inglaterra, este cauteloso fracaso es una grave mancha para la reputación militar de Rodney y contribuye en gran medida a fijar su lugar entre los almirantes exitosos. Había salvado a Jamaica por el momento; pero, al tener la oportunidad, no había aplastado a la flota francesa. Él también, como De Grasse, había permitido que el objetivo inmediato lo cegara ante la situación militar general y el factor que la controlaba.

Para apreciar las consecuencias de esta negligencia y la verdadera indecisión de esta célebre batalla, debemos adelantarnos un año y escuchar los debates en el Parlamento sobre las condiciones de la paz, en febrero de 1783. La aprobación o censura de los términos negociados por el ministerio existente implicó la discusión de muchas consideraciones; pero la esencia de la disputa era si las condiciones eran tales que las situaciones financieras y militares comparativas de los beligerantes justificaban, o si hubiera sido mejor para Inglaterra continuar la guerra en lugar de someterse a los sacrificios que había hecho. En cuanto a la situación financiera, a pesar del sombrío panorama dibujado por los defensores de la paz, probablemente no había más dudas que ahora sobre los recursos comparativos de los diferentes países. La cuestión de la fuerza militar era en realidad la del poder naval.

El ministerio argumentó que toda la fuerza británica apenas contaba con cien barcos de línea, mientras que las armadas de Francia y España ascendían a ciento cuarenta, por no hablar de la de Holanda.

> "Con una inferioridad tan evidente, ¿qué esperanzas de éxito podríamos derivar, ya sea de la experiencia de la última campaña o de cualquier nueva distribución de nuestras fuerzas en la que habría seguido? En las Indias Occidentales no podríamos haber tenido más que cuarenta y seis naves para oponerse a cuarenta, que el día de la firma de la paz se encontraban en la Bahía de Cádiz, con dieciséis mil tropas a bordo, listas para zarpar hacia aquella cuarta parte del mundo, [499] donde se les habrían unido doce de la línea desde La Habana y diez desde Santo Domingo....

> ¿No podríamos temer razonablemente que la campaña en las Indias Occidentales habría terminado con la pérdida de la propia Jamaica, el objeto declarado de este inmenso armamento?" [220]

Estos son ciertamente los razonamientos de un partidario declarado, a los que hay que hacer grandes concesiones. La exactitud de la declaración de cifras comparativas fue negada por Lord Keppel, miembro del mismo partido, y recientemente al frente del almirantazgo, cargo al que había dimitido porque desaprobaba el tratado. [221]
También los estadistas ingleses, así como los marineros ingleses, deben haber aprendido a estas alturas a descontar en gran medida el poder aparente, al estimar el real, de las otras armadas. Sin embargo, cuán diferente habría sido la apreciación de la situación, tanto moral como material, si Rodney hubiera cosechado todos los frutos de la victoria que debía más al azar que a su propio mérito, por grande que éste fuera innegablemente.

Una carta publicada en 1809, anónima, pero con fuertes pruebas internas de haber sido escrita por Sir Gilbert Blane, el médico de la flota y durante mucho tiempo en términos íntimos con Rodney, quien fue una víctima constante durante su último crucero, afirma que el almirante "pensó poco de su victoria el 12 de abril de 1782." Habría preferido basar su reputación en sus combinaciones contra De Guichen, el 17 de abril de 1780, y "consideró la oportunidad de vencer, con una flota inferior, a un oficial así, a quien consideraba el mejor en el servicio francés, como uno por lo cual, de no ser por la desobediencia de sus capitanes, podría haber obtenido renombre inmortal." [222] Pocos estudiantes se inclinarán a cuestionar esta estimación del mérito de Rodney en las dos ocasiones. La fortuna, sin embargo, decretó que su gloria dependiera de una batalla, brillante en sí misma, a la que sus propias cualidades contribuyeron menos, y le negó el éxito cuando más lo merecía. La acción principal de su vida en la que se encontraron mérito y éxito, la destrucción de la flota de Langara frente al cabo de San Vicente, casi ha pasado al olvido; sin embargo, requería las más altas cualidades de un [500] marinero y no es indigno de comparación con la persecución de Conflans por parte de Hawke.

En los dos años y medio que habían transcurrido desde que Rodney fue designado a su mando, había obtenido varios éxitos importantes y, como se señaló, había contratado a un almirante francés, un español y un holandés. "En ese tiempo había añadido a la armada británica doce barcos de línea de batalla, todos arrebatados al enemigo, y destruido cinco más; y para hacer el conjunto aún más singularmente notable, se decía que la 'Ville de Paris' "Ser el único buque de guerra de primer nivel que haya sido capturado y llevado a puerto por cualquier comandante de cualquier nación". A pesar de sus servicios, el espíritu de partido que entonces era tan fuerte en Inglaterra, penetrando incluso en el ejército y la marina, obtuvo su retirada[224] tras la caída del ministerio de Lord North, y su sucesor, un hombre desconocido para la fama, ya se había zarpado cuando Llegaron noticias de la victoria. En el estado deplorable y desalentador de los asuntos ingleses en ese momento, despertó el mayor júbilo y silenció las críticas que ciertas partes de la conducta anterior del almirante habían provocado. El pueblo no estaba de humor para ser críticos, y en medio de las nociones exageradas que prevalecían sobre los resultados alcanzados, nadie pensaba en el fracaso de obtener mayores. Esta impresión prevaleció durante mucho tiempo. Todavía en 1830, cuando se publicó por primera vez la Vida de Rodney, se afirmaba "que la marina francesa había quedado tan paralizada y reducida por la victoria decisiva del 12 de abril, que ya no estaba en condiciones de competir con [501] Gran Bretaña". el imperio de los mares." Esto es una tontería, disculpable en 1782, pero no para el sereno pensamiento de días p
Las condiciones favorables obtenidas se debieron a la vergüenza financiera de Francia, no a su humillación naval; y si hubo exageración en la afirmación de los defensores de la paz de que Inglaterra no podía salvar a Jamaica, es probable que no hubiera podido recuperar por las armas las otras islas que le devolvía el tratado.

La memoria de De Grasse siempre estará asociada a los grandes servicios prestados a Estados Unidos. Su nombre, más que el de Rochambeau, representa el socorro material que Francia brindó a la vida en apuros de la joven República, del mismo modo que el de Lafayette recuerda la simpatía moral tan oportunamente extendida. Los incidentes de su vida, posteriores al gran desastre que puso fin a su carrera activa, no pueden dejar de interesar a los lectores estadounidenses.

Después de la rendición de la "Ville de Paris", De Grasse acompañó a la flota inglesa y sus presas a Jamaica, donde Rodney reparó para reparar sus barcos, apareciendo así como cautivo en el escenario de su pretendida conquista.
El 19 de mayo abandonó la isla, todavía prisionero, rumbo a Inglaterra. Tanto los oficiales navales como el pueblo inglés lo trataron con esa atención halagadora y benévola que fácilmente transmite el vencedor al vencido, y de la que al menos su valor personal no era indigno. Se dice que no se negó a mostrarse en varias ocasiones en el balcón de sus habitaciones en Londres, ante el populacho que gritaba llamando al valiente francés. Esta indigna falta de apreciación de su verdadera posición excitó naturalmente la indignación de sus compatriotas; tanto más cuanto que había sido implacable y excesivo al denunciar la conducta de sus subordinados el desafortunado 12 de abril.

> "Soporta su desgracia", escribió Sir Gilbert Blane, "con ecuanimidad; consciente, como él dice, de que ha cumplido con su deber... Atribuye su desgracia, no a la inferioridad de su fuerza, sino a la vil deserción de sus oficiales en los otros barcos, a quienes hizo la señal de reunirse, e incluso los saludó para que le acataran, pero fue abandonado."[225]

Esta fue la nota clave de todas sus declaraciones. Escribiendo desde el buque insignia inglés, el día después de la batalla, "arrojó sobre la mayor parte de sus capitanes las desgracias del día. Algunos habían desobedecido sus señales; otros, y en particular los capitanes del 'Languedoc' y del 'Couronne'. , es decir, su siguiente delante y detrás, lo había abandonado."[226] Sin embargo, no se limitó a informes oficiales, sino que, mientras estaba prisionero en Londres, publicó varios folletos con el mismo efecto, que envió por radio. sobre Europa. El gobierno, pensando naturalmente que un oficial no podía mancillar así el honor de su cuerpo sin una buena razón, resolvió buscar y castigar implacablemente a todos los culpables. Los capitanes del "Languedoc" y del "Couronne" fueron encarcelados tan pronto como llegaron a Francia, y se reunieron todos los papeles, bitácoras, etc., relacionados con el caso. En todas estas circunstancias, no es de extrañar que a su regreso a Francia, De Grasse, para usar sus propias palabras, " no encontrara a nadie que le tendiera la mano ". 1784 que todos los acusados y testigos estaban listos para comparecer ante el consejo de guerra; pero el resultado del juicio fue la absolución total y amplia de casi todos los que había atacado, mientras que las faltas encontradas se consideraron dignas de indulgencia y se les concedió sólo un castigo leve. "Sin embargo", observa cautelosamente un escritor francés, "no se puede dejar de decir, como la Corte, que la captura de un almirante al mando de treinta barcos de línea es un incidente histórico que causa el pesar de toda la nación". 228] En cuanto a la dirección de la batalla por parte del almirante, el Tribunal consideró que el peligro del "Zélé" en la mañana del día 12 no era tal como para justificar un ataque durante tanto tiempo como se hizo; que el barco averiado tenía una brisa que no compartían entonces los ingleses, a cinco millas al sur, y que lo llevó a Basse Terre a las diez de la [503] mañana; que el enfrentamiento no debería haber comenzado antes de que todos los barcos se hubieran alineado; y finalmente, que la flota debería haberse formado en el mismo rumbo que los ingleses, porque, al continuar hacia el sur, entró en la zona de calma y aire ligero del extremo norte de Dominica.

De Grasse estaba muy descontento con la decisión del tribunal y fue lo suficientemente indiscreto como para escribir al Ministro de Marina, protestando contra ella y exigiendo un nuevo juicio. El ministro, reconociendo su protesta, respondió en nombre del rey. Después de comentar los folletos que se habían difundido con tanta amplitud y la total contradicción de sus declaraciones con el testimonio ante el Tribunal, concluyó con estas importantes palabras:

> "La pérdida de la batalla no puede atribuirse a la culpa de oficiales rasos. [230] De las conclusiones se desprende que usted se ha permitido dañar, con acusaciones infundadas, la reputación de varios oficiales, para aclarar a la opinión pública de un resultado desafortunado, cuya excusa tal vez podría haber encontrado en la inferioridad de sus fuerzas, en la fortuna incierta de la guerra y en circunstancias sobre las cuales no tenía control. Su Majestad está dispuesto a creer que usted hizo lo que pudo para evitar las desgracias del día, pero no puede ser igualmente indulgente con sus injustas imputaciones sobre aquellos oficiales de su marina que han sido absueltos de los cargos contra ellos. Su Majestad, descontento con su conducta a este respecto, prohíbe "Que te presentes ante él. Transmito sus órdenes con pesar, y agrego mi propio consejo de retirarte, dadas las circunstancias, a tu provincia".

De Grasse murió en enero de 1788. Su afortunado oponente, recompensado con título nobiliario y pensión, vivió hasta 1792. Hood también fue nombrado par y estuvo al mando con distinción en la primera parte de las guerras de la Revolución Francesa, ganándose [504] la entusiasta admiración de Nelson, quien sirvió bajo su mando; pero una marcada diferencia con el almirantazgo hizo que se retirara antes de lograr ningún aumento brillante en su reputación. Murió en 1816, a la edad de noventa y dos años.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[194] La curva, a, a, a', a", representa la línea que Hood propuso seguir con su flota, suponiendo que el viento era del este-sureste. Las posiciones B, B, B se refieren a las actuaciones del día siguiente y no tienen nada que ver con el diagrama de A.

[195] Cuando una flota está alineada adelante, cerca del viento, en una virada, y los barcos navegan juntos, en la otra virada estarán en la misma línea, pero no uno delante del otro. Esta formación se llamó línea de proa y cuarto.

[196] Un resorte es una cuerda que se toma desde la popa o popa de un barco fondeado, hasta un ancla debidamente colocada, mediante la cual se puede girar el barco en la dirección deseada.

[197] En el consejo de guerra de las flotas aliadas sobre la conveniencia de atacar el escuadrón inglés anclado en Torbay (p. 408), un opositor a la medida instó "que todas las flotas combinadas no podrían atacar a los ingleses en una línea". "al frente de la batalla, que por supuesto deben formar la línea de batalla más adelante y atacar al enemigo individualmente, con lo cual correrían el mayor riesgo de ser destrozados y despedazados", etc. (Beatson, vol. .vp 396).

[198] En la guerra, como en las cartas, el estado de la puntuación a veces debe dictar la jugada; y el jefe que nunca toma en consideración el efecto que su acción particular tendrá sobre el resultado general, ni lo que le exigen las condiciones de las cosas en otros lugares, tanto políticos como militares, carece de una cualidad esencial de un gran general. "La manera audaz en que Wellington asaltó el reducto de Francisco [en Ciudad Rodrigo], y abrió la tierra en la primera noche de la inversión, la manera más audaz en que asaltó el lugar antes del fuego de la defensa había disminuido de alguna manera , y antes de que volara la contraescarpa, fueron las verdaderas causas de la repentina caída del lugar. Tanto el estado militar como el político justificaban este descuido de las reglas. Cuando el general puso fin a su orden de asalto con esta sentencia, 'Ciudad Rodrigo debe ser asaltada esta tarde', sabía bien que sería noblemente comprendido" (Guerra Peninsular de Napier). "Al juzgar que el honor de las armas de Su Majestad y las circunstancias de la guerra en estos mares requerían un grado considerable de iniciativa, me sentí justificado al apartarme del sistema regular" (Informe de Sir John Jervis sobre la batalla del Cabo St. Vicente).

[199] Por el ataque de Kempenfeldt al convoy de De Guichen y el siguiente vendaval en diciembre de 1781. Véase pág. 408.

[200] Kerguelen: Guerre Maritime de 1778. Carta de De Grasse a Kerguelen, fechada en París. 8 de enero de 1783. p. 263.

[201] Véanse las págs. 366, 426.

[202] Ver Mapa IV. del Océano Atlántico, pág. 532.

[203] El sector meteorológico está detrás, pero del lado de barlovento.

[204] 29 de abril de 1781, frente a Martinica, veinticuatro barcos contra dieciocho; enero de 1782, treinta a veintidós; 9 de abril de 1782, treinta a veinte.

[205] La diferencia de tiempo entre Trincomalee y los Saints es de nueve horas y media.

[206] El relato de las transacciones del 9 al 12 de abril se basa principalmente en las placas y descripciones contemporáneas del teniente Matthews, RN, y las "Investigaciones navales" mucho más tardías del capitán Thomas White, también de la Armada británica, que estaban a la vista. testigos, ambos controlados por narrativas francesas y otras inglesas. Matthews y White no están de acuerdo con el informe oficial de Rodney sobre el rumbo que seguían los ingleses al amanecer; pero esto último está explícitamente confirmado por cartas privadas de Sir Charles Douglas, enviadas inmediatamente después de la batalla a personas prominentes, y que aparecen seguidas en el texto.

[207] Carta de Sir Charles Douglas, jefe de personal de Rodney: "United Service Journal", 1833, Parte I. p. 515.

De Grasse dice que esta distancia es de tres leguas, mientras que algunos de sus capitanes la calculan en cinco.

[209] Los franceses, en medio del canal, tenían el viento más del este.

[210] Las posiciones de los barcos franceses capturados se muestran mediante una cruz en cada una de las tres etapas sucesivas de la batalla, B, C, D.

[211] La distancia de los barcos franceses más resistentes a la "Ville de Paris", cuando se dio la señal para formar línea de batalla, se establece de seis a nueve millas.

[212] Los otros dos barcos franceses capturados fueron el "Ville de Paris", que, en su condición aislada y con la bandera del comandante en jefe, se convirtió en la cantera en torno a la cual naturalmente se reunían los barcos enemigos, y el "Ardent", de sesenta y cuatro cañones, que parece haber sido interceptado en un valiente intento de pasar de la furgoneta al lado de su almirante en su extremidad. Este último fue el premio solitario obtenido por la Gran Armada aliada en el Canal de la Mancha, en 1779.

[213] Carta oficial del Marqués de Vaudreuil. Guérin: Histoire de la Marine Française, vol. vicepresidente 513.

[214] Véase United Service Journal, 1834, Parte II. págs. 109 y siguientes.

[215] Véase la carta de Sir Howard Douglas en United Service Journal, 1834, Parte II. pag. 97; también "Evoluciones Navales", del mismo autor. Las cartas de Sir Samuel Hood no han sido objeto de atención del autor.

[216] La vida de Rodney, vol. ii. pag. 248.

[217] Sólo eran veinticinco en total.

[218] Guérin, vol. vicepresidente 511.

[219] La vida de Rodney, vol. ii. pag. 246.

[220] Registro anual, 1783, pág. 151.

[221] Registro anual, 1783, pág. 157; Vida del almirante Keppel, vol. ii. pag. 403.

[222] Crónica naval, vol. xxv. pag. 404.

[223] Página 404. Sin embargo, también aquí los chismes del día, tal como se reflejan en el Naval Atalantis, atribuyeron el mérito principal a Young, el capitán del buque insignia. Sir Gilbert Blane declaró, muchos años después: "Cuando se acercaba el atardecer, surgió la cuestión de si la persecución debía continuar. Después de una discusión entre el almirante y el capitán, en la que yo estuve presente, el almirante estaba confinado con gota. , se decidió persistir en el mismo rumbo con la señal de entablar combate a sotavento." (United Service Journal, 1830, Parte II. p. 479.)

[224] Rodney era un conservador fuerte. Casi todos los demás almirantes distinguidos de la época, en particular Keppel, Howe y Barrington, eran whigs, hecho desafortunado para el poder naval de Inglaterra.

[225] La vida de Rodney, vol. ii. pag. 242.

[226] Caballero, pág. 311.

[227] Kerguelen: Guerre Maritime de 1778. Carta de De Grasse a Kerguelen, p. 263.

[228] Troude, Batailles Navales. Es interesante observar a este respecto que uno de los barcos que estaban cerca del almirante francés, cuando este se rindió, era el "Pluton", que, aunque estaba en la retaguardia extrema, había alcanzado una posición digna de la gran reputación de su capitán. , D'Albert de Riones.

[229] Troude, vol. ii. pag. 147

[230] Es decir, comandantes de barcos individuales.

CAPÍTULO XIV.

ToC

Discusión crítica de la guerra marítima de 1778.

La guerra de 1778 entre Gran Bretaña y la Casa de Borbón, tan inextricablemente asociada con la Revolución Americana, se destaca por sí sola en un aspecto. Fue una guerra puramente marítima. Los reinos aliados no sólo se abstuvieron cuidadosamente de enredos continentales, que Inglaterra, de acuerdo con su política anterior, se esforzó en provocar, sino que entre los dos contendientes había un acercamiento a la igualdad en el mar que no se había realizado desde los días de Tourville. Los puntos en disputa, los objetivos por los que se emprendió la guerra o hacia los que apuntaba, estaban en su mayor parte alejados de Europa; y ninguno de ellos estaba en el continente con la única excepción de Gibraltar, cuya lucha, estando en el extremo de un saliente accidentado y difícil, y separada de las naciones neutrales por toda Francia y España, nunca amenazó con prolongarse. otras partes distintas de las inmediatamente interesadas.

No existieron tales condiciones en ninguna guerra entre la adhesión de Luis XIV. y la caída de Napoleón. Hubo un período durante el reinado del primero en el que la marina francesa era superior en número y equipamiento a la inglesa y holandesa; pero la política y la ambición del soberano siempre estuvieron dirigidas a la extensión continental, y su poder naval, apoyado en bases inadecuadas, era efímero. Durante la primera

Durante las tres cuartas partes del siglo XVIII prácticamente no hubo freno al poder marítimo de Inglaterra; Por grandes que fueran sus efectos sobre los problemas del momento, la ausencia de un rival capaz hizo que sus operaciones carecieran de lecciones militares. En las guerras posteriores de la República y el Imperio franceses, la aparente igualdad en el número de [506] barcos y el peso de las baterías fue ilusoria, debido a la desmoralización de los oficiales y marineros franceses por causas sobre las que no es necesario extenderse aquí. Después de algunos años de esfuerzos valientes pero impotentes, el tremendo desastre de Trafalgar proclamó al mundo la ineficiencia profesional de las armadas francesa y española, ya detectada por los ojos agudos de Nelson y sus hermanos oficiales, y sobre la cual descansaba la confianza desdeñosa que caracterizaba su actitud y, hasta cierto punto, sus tácticas hacia ellos. A partir de entonces, el emperador "apartó sus ojos del único campo de batalla donde la fortuna le había sido infiel, y decidiendo perseguir a Inglaterra fuera de los mares, se comprometió a restaurar su armada, pero sin reservarle ninguna participación en una contienda que se había vuelto más grave". más furioso que nunca... Hasta el último día del Imperio se negó a ofrecer a esta armada restaurada, llena de ardor y confianza, la oportunidad de medirse con el enemigo."[231] Gran Bretaña retomó su antigua posición como Señora indiscutible de los mares.

Por lo tanto, el estudiante de la guerra naval esperará encontrar un interés particular en los planes y métodos de las partes en esta gran contienda, y especialmente cuando se refieren a la conducción general de toda la guerra, o de ciertas partes grandes y claramente definidas de ella; en el propósito estratégico que dio, o debería haber dado, continuidad a sus acciones desde el principio hasta el final, y en los movimientos estratégicos que afectaron para bien o para mal la suerte de los períodos más limitados, que pueden llamarse campañas navales. Porque si bien no se puede admitir que las batallas particulares estén, incluso hoy en día, totalmente desprovistas de instrucción táctica, que uno de los objetivos de las páginas anteriores ha sido obtener, es indudable que, como todos los sistemas tácticos de En la historia, han tenido su momento, y su utilidad actual para el estudiante reside más bien en el entrenamiento mental, en la formación de hábitos tácticos correctos de pensamiento, que en proporcionar modelos para una imitación cercana. Por otra parte, los movimientos que preceden y preparan las grandes batallas, o que, mediante sus combinaciones hábiles y enérgicas, logran grandes fines sin el contacto [507] real de las armas, dependen de factores más permanentes que las armas de la época y, por lo tanto, proporcionan principios de valor más duradero.

En una guerra emprendida por cualquier objetivo, incluso si ese objetivo es la posesión de un territorio o posición particular, un ataque directo al lugar codiciado puede no ser, desde el punto de vista militar, el mejor medio para obtenerlo. El fin al que se dirigen las operaciones militares puede, por tanto, ser distinto del objetivo que el gobierno beligerante desea obtener, y ha recibido un nombre propio: el objetivo. En la consideración crítica de cualquier guerra es necesario, primero, poner claramente ante los ojos del estudiante los objetivos deseados por cada beligerante; luego, considerar si el objetivo elegido es el más probable, en caso de éxito, de alcanzar esos objetivos; y finalmente, estudiar los méritos o defectos de los distintos movimientos mediante los cuales se aborda el objetivo.
La minuciosidad con que se lleve a cabo dicho examen dependerá de la extensión del trabajo que el investigador se proponga; pero en general contribuirá a la claridad si un esbozo que dé sólo las características principales sin detalles, preceda a una discusión más exhaustiva. Cuando estas líneas principales se comprenden a fondo, es fácil referirlas a los detalles y encajar en su lugar. El esfuerzo aquí se limitará a presentar dicho esquema, que es el único que se ajusta al alcance de este trabajo.

Los principales bandos en la guerra de 1778 fueron, por un lado, Gran Bretaña; por el otro, la Casa de Borbón, que controlaba los dos grandes reinos de Francia y España. Las colonias americanas, enfrascadas ya en una lucha desigual con la madre patria, acogieron con alegría un acontecimiento tan importante para ellas; mientras que en 1780 Holanda fue deliberadamente forzada por Inglaterra a una guerra en la que no tenía nada que ganar y todo que perder. El objetivo de los americanos era perfectamente sencillo: librar a su país de las manos de los ingleses.
Su pobreza y su falta de poder militar en el mar, con la excepción de unos pocos cruceros que se aprovechaban del comercio [508] enemigo, necesariamente limitaron sus esfuerzos a la guerra terrestre, lo que constituyó de hecho una poderosa distracción a favor de los aliados y una agotadora sangría de recursos. de Gran Bretaña, pero que estaba en poder de este último detener inmediatamente abandonando la contienda. Holanda, por otra parte, al estar a salvo de la invasión por tierra, mostró poco deseo de otra cosa que escapar con las menores pérdidas externas posibles, con la ayuda de las armadas aliadas.
Por tanto, se puede decir que el objetivo de estos dos partidos menores fue el cese de la guerra; mientras que los principales esperaban de su continuidad ciertas condiciones cambiantes que constituían sus objetivos.

También en el caso de Gran Bretaña el objetivo de la guerra era muy sencillo. Habiendo sido conducida a un lamentable altercado con sus colonias más prometedoras, la disputa había ido paso a paso hasta que ella estuvo amenazada con perderlas. Para mantener un control por la fuerza cuando la adhesión voluntaria había desaparecido, ella había tomado las armas contra ellos, y su objetivo al hacerlo era evitar una ruptura en aquellas posesiones extranjeras con las que, a los ojos de esa generación, su grandeza estaba indisolublemente conectada. La aparición de Francia y España como partidarios activos d

La causa de los colonos no produjo ningún cambio en los objetivos de Inglaterra, cualquiera que fuera el cambio de objetivo que sus planes militares pudieran o debieran haber sufrido. El peligro de perder las colonias continentales aumentó enormemente con estas incorporaciones a las filas de sus enemigos, que trajeron consigo también la amenaza de pérdida, que pronto se materializaría en parte, de otras valiosas posesiones extranjeras. En resumen, Inglaterra, en lo que respecta a los objetivos de la guerra, estaba estrictamente a la defensiva; temía perder mucho y, en el mejor de los casos, sólo esperaba conservar lo que tenía. Sin embargo, al obligar a Holanda a la guerra, obtuvo una ventaja militar; porque, sin aumentar la fuerza de sus oponentes, varias posiciones militares y comerciales importantes pero mal defendidas quedaron abiertas a sus armas.

Las opiniones y objetos de Francia y España eran más complejos. Sin duda, los incentivos morales de la enemistad hereditaria y el deseo de venganza por el pasado reciente pesaron fuertemente, como también lo hizo en Francia la simpatía de los salones [509] y los filósofos por la lucha de los colonos por la libertad; pero, así como las consideraciones sentimentales afectan poderosamente la acción de las naciones, sólo los medios tangibles por los cuales se espera gratificarlas admiten declaración y medición. Francia podría desear recuperar sus posesiones norteamericanas; pero la generación de colonos que entonces vivía tenía un recuerdo personal demasiado agudo de las antiguas contiendas para aceptar deseos similares a Canadá.
La fuerte desconfianza heredada hacia los franceses, que caracterizó a los estadounidenses de la era revolucionaria, ha sido demasiado pasada por alto en el resplandor de gratitud que siguió a la eficaz simpatía y asistencia brindadas entonces; pero se entendió en ese momento, y Francia sintió, que renovar esas pretensiones podría promover, entre personas de la misma raza recientemente enajenadas, una reconciliación mediante concesiones justas, que un partido de ingleses fuertes y nobles nunca había dejado de hacer. defensor. Por lo tanto, ella no admitió, tal vez no consideró, este objetivo. Por el contrario, renunció formalmente a todo reclamo sobre cualquier parte del continente que estuviera entonces, o hubiera estado recientemente, bajo el poder de la corona británica, pero estipuló libertad de acción para conquistar y retener cualquiera de las islas de las Indias Occidentales, mientras todas las demás colonias de Gran Bretaña estaban, por supuesto, expuestas a su ataque. Los principales objetivos que Francia aspiraba eran, por tanto, las Indias Occidentales inglesas y el control de la India que había pasado a manos inglesas, y también asegurar a su debido tiempo la independencia de los Estados Unidos, después de que hubieran obrado una desviación suficiente a su favor. Con la política de comercio exclusivo que caracterizó a esa generación, se esperaba que la pérdida de estas importantes posesiones disminuyera la grandeza comercial de la que dependía la prosperidad de Inglaterra, la debilitara y fortaleciera a Francia. De hecho, se puede decir que la lucha que debería ser mayor fue el motivo que animó a Francia; todos los objetivos se resumían en el único fin supremo al que contribuían: la superioridad marítima y política sobre Inglaterra.

La preponderancia sobre Inglaterra, en combinación con Francia, era también el objetivo del igualmente humilde pero menos [510] vigoroso reino de España; pero había una precisión en las heridas sufridas y en los objetos especialmente buscados por ella que es menos fácil de encontrar en las opiniones más amplias de su aliado. Aunque ningún español vivo entonces podía recordar la bandera española ondeando sobre Menorca, Gibraltar o Jamaica, el paso del tiempo no había reconciliado a la orgullosa y tenaz nación con su pérdida; Tampoco hubo por parte de los americanos la misma objeción tradicional a la renovación de la soberanía española sobre las dos Floridas que se sintió con respecto a Canadá.

Tales eran, entonces, los objetivos perseguidos por las dos naciones, cuya interposición cambió todo el carácter de la Guerra Revolucionaria Americana. Es innecesario decir que no todos aparecieron entre las causas o pretextos confesados para participar en la hostilidad; pero la sagaz opinión inglesa de la época señaló acertadamente, como encarnando en pocas palabras el verdadero motivo de acción de las Cortes Borbones unidas, la siguiente frase del manifiesto francés: "Para vengar sus respectivas injurias y poner fin a esa tiránica imperio que Inglaterra ha usurpado y pretende mantener en el océano". En resumen, en lo que respecta a los objetivos de la guerra, los aliados estaban a la ofensiva, mientras Inglaterra se encontraba a la defensiva.

El imperio tiránico que Inglaterra fue acusada, y no injustamente, de ejercer sobre los mares, descansaba en su gran poder marítimo, real o latente; sobre su comercio y navegación armada, sus establecimientos comerciales, colonias y estaciones navales en todas partes del mundo. Hasta ese momento, sus colonias dispersas habían estado unidas a ella por lazos de sentimiento afectuoso y por el motivo aún más fuerte del interés propio a través de la estrecha conexión comercial con la madre patria y la protección brindada por la presencia constante de su marina superior. . Ahora se produjo una ruptura en el cinturón de puertos fuertes en los que se basaba su poder naval, por la revuelta de las colonias continentales; mientras que los numerosos intereses comerciales entre ellos y las Indias Occidentales, que resultaron perjudicadas por las consiguientes hostilidades, tendieron a dividir también las simpatías de las islas. La lucha no era sólo por la posesión política y el uso comercial. Se trataba de una cuestión militar de primordial importancia: si una cadena de estaciones navales que cubrían una de las costas del Atlántico, unían [511] Canadá y Halifax con las Indias Occidentales y estaban respaldadas por una próspera población marinera, debía permanecer en manos de una nación. nación que hasta ahora había utilizado su poder marítimo sin precedentes con una agresividad constante y decidida y con un éxito casi ininterrumpido.

Mientras Gran Bretaña se encontraba así avergonzada por la dificultad de mantener el control de sus bases navales, que constituían el elemento defensivo de su fuerza naval, su poder naval ofensivo, su flota, se veía amenazada por

el crecimiento del transporte marítimo armado de Francia y España, que ahora la enfrentaba en el campo que había reclamado como propio, con una fuerza militar organizada de fuerza material igual o superior. Por tanto, el momento era propicio para atacar a la gran Potencia cuyas riquezas, extraídas del mar, habían sido un factor decisivo en las guerras europeas del siglo pasado. La siguiente cuestión era la selección de los puntos de ataque: de los objetivos principales hacia los cuales debía dirigirse constantemente el esfuerzo principal de los asaltantes, y de los objetivos secundarios mediante los cuales debía distraerse la defensa y disiparse sus fuerzas.

Uno de los estadistas franceses más sabios de aquella época, Turgot, sostuvo que a Francia interesaba que las colonias no alcanzaran su independencia. Si estaban sometidos por el cansancio, Inglaterra perdió sus fuerzas; Si la tenencia militar reduce los puntos de control, pero no los agota, la necesidad de una represión constante sería una debilidad continua para la madre patria. Aunque esta opinión no prevaleció en los consejos del gobierno francés, que deseaba la independencia definitiva de América, contenía elementos de verdad que efectivamente moldearon la política de la guerra. Si el objetivo principal era beneficiar a los Estados Unidos, al efectuar su liberación, el continente se convertía en el escenario natural, y sus puntos militares decisivos, en los principales objetivos de las operaciones; pero como el primer objetivo de Francia no era beneficiar a América sino perjudicar a Inglaterra, el sano juicio militar dictaminó que la lucha continental, lejos de ser ayudada a llegar a una conclusión, debía mantenerse vigorosa. Fue una distracción preparada para Francia y agotadora [512] para Gran Bretaña, que requería sólo el apoyo necesario para sostener una resistencia a la que los insurgentes estaban obligados por las alternativas más desesperadas. Por tanto, el territorio de las trece colonias no debería ser el objetivo principal de Francia; mucho menos el de España.

El valor comercial de las Indias Occidentales inglesas las convirtió en objetos tentadores para los franceses, quienes se adaptaron con peculiar facilidad a las condiciones sociales de esa región, en la que sus posesiones coloniales ya eran extensas. Además de las dos mejores de las Antillas Menores, Guadalupe y Martinica, que aún conserva, Francia ocupaba entonces Sta. Lucía y la mitad occidental de Haití. Bien podría esperar que, mediante una guerra exitosa, pudiera sumar la mayor parte de las Antillas inglesas y así completar una dependencia tropical verdaderamente imperial; mientras que, aunque excluido de Jamaica por las susceptibilidades de España, tal vez fuera posible recuperar esa magnífica isla para una nación aliada y más débil. Pero por muy deseables que pudieran ser las Antillas más pequeñas como posesiones y, por tanto, como objetos, su tenencia militar dependía demasiado enteramente del control del mar para que fueran en sí mismas objetivos adecuados. Por lo tanto, el gobierno francés prohibió a sus comandantes navales ocupar lo que pudieran apod Debían hacer prisioneras a las guarniciones, destruir las defensas y retirarse. En el excelente puerto militar de Fort Royal, Martinica, en Cap Français, y en el fuerte puerto aliado de La Habana, una flota de tamaño adecuado encontró bases buenas, seguras y bien distribuidas; mientras que la temprana y grave pérdida de Sta. Hay que atribuir a Lucía la mala gestión de la flota francesa y la capacidad profesional del almirante inglés. En tierra firme, en las Indias Occidentales, las potencias rivales se encontraron, pues, igualmente provistas de los puntos de apoyo necesarios; la mera ocupación de otros no podía aumentar su fuerza militar, que en adelante dependía del número y la calidad de las flotas. Para extender aún más la ocupación con seguridad, la primera necesidad era obtener la supremacía marítima, no sólo a nivel local, [513] sino en todo el campo de guerra. Por lo demás, la ocupación era precaria, a menos que la hiciera cumplir un cuerpo de tropas tan grande que implicara gastos superiores al valor del objeto. Estando así la clave de la situación en las Indias Occidentales en las flotas, éstas se convirtieron en los verdaderos objetivos del esfuerzo militar; y tanto más porque la verdadera utilidad militar de los puertos de las Indias Occidentales en esta guerra fue la de servir de base intermedia, entre Europa y el continente americano, a la que se retiraban las flotas cuando los ejércitos se instalaban en cuarteles de invierno. En las Indias Occidentales no se llevó a cabo ninguna operación estratégica sólida en tierra, excepto la toma de Sta. Lucía por los ingleses y el plan fallido contra Jamaica en 1782; tampoco fue posible ningún intento serio contra un puerto militar, como Barbados o Fort Royal, hasta que la preponderancia naval estuvo asegurada, ya sea mediante la batalla o mediante una feliz concentración de fuerza. La clave de la situación, hay que repetirlo, estaba en la flota.

La influencia del poder naval, de una flota armada, sobre la guerra en el continente americano ha sido indicada también en las opiniones de Washington y de Sir Henry Clinton; mientras que la situación en las Indias Orientales, considerada como un campo en sí mismo, ha sido discutida tan ampliamente durante la campaña de Suffren, que sólo es necesario repetir aquí que todo allí dependía del control del mar por una fuerza naval superior. La captura de Trincomalee, esencial para la escuadra francesa que no tenía otra base, fue, como la de Sta. Lucía, una sorpresa, y sólo pudo haberse producido por la derrota, o, como sucedió, por la ausencia de la flota enemiga. En América del Norte y la India, una sana política militar señaló como verdadero objetivo la flota enemiga, de la que dependían también las comunicaciones con las metrópoli. Queda Europa, que no resulta provechoso examinar detenidamente como campo de acción separado, porque sus relaciones con la guerra universal son mucho más importantes. Puede señalarse simplemente que los dos únicos puntos de Europa cuyo traslado político fue objeto de la guerra fueron Gibraltar y Menorca; el primero de los cuales, por la urgencia de España, fue convertido en objetivo principal de los aliados. La tenencia de ambos dependía, obviamente, del control [514] del mar.

En una guerra marítima, como en todas las demás, dos cosas son esenciales desde el principio: una base adecuada en la frontera, en este caso el litoral, desde donde comienzan las operaciones, y una fuerza militar organizada, en este caso una flota. de tamaño y calidad adecuados a las operaciones propuestas. Si la guerra, como en el presente caso, se extiende a partes distantes del globo, se necesitarán en cada una de esas regiones distantes puertos seguros para el transporte marítimo, que sirvan como bases secundarias o contingentes de la guerra local. Entre estas bases secundarias y las bases principales o de origen debe haber una comunicación razonablemente segura, que dependerá del control militar del mar intermedio. Este control debe ser ejercido por la marina, que lo hará cumplir ya sea despejando el mar en todas direcciones de cruceros hostiles, permitiendo así que los barcos de su propia nación pasen con razonable seguridad, o acompañando con fuerza (convoyes) a cada tren de buques de abastecimiento necesarios para el apoyo de las operaciones lejanas. El primer método apunta a un esfuerzo ampliamente difundido del poder nacional, el otro a su concentración en la parte del mar donde se encuentra el convoy en un momento dado. Cualquiera que sea la que se adopte, las comunicaciones se verán fortalecidas sin duda mediante la posesión militar de buenos puertos, adecuadamente espaciados pero no demasiado numerosos, a lo largo de las rutas, como, por ejemplo, el Cabo de Buena Esperanza y Mauricio. Las estaciones de este tipo siempre han sido necesarias, pero ahora lo son doblemente, ya que el combustible necesita renovarse con más frecuencia que las provisiones y sumi Estas combinaciones de puntos fuertes dentro y fuera del país, y el estado de las comunicaciones entre ellos, pueden denominarse características estratégicas de la situación militar general, por las cuales, y por la fuerza relativa de las flotas enemigas, la naturaleza de las operaciones debe determinarse. ser determinado. En cada una de las tres divisiones del campo, Europa, América e India, según las cuales, en aras de la claridad, se ha dado la narrativa, se ha insistido en el control del mar como factor determinante y, por lo tanto, se ha indicado a la flota hostil como el verdadero objetivo. Apliquemos ahora las consideraciones anteriores a todo el campo de guerra y veamos hasta qué punto es válida la misma [515] conclusión y, de ser así, cuál debería haber sido la naturaleza de las operaciones en ambos lados.

En Europa, la base de Gran Bretaña estaba en el Canal de la Mancha, con los dos principales arsenales de Plymouth y Portsmouth. La base de las potencias aliadas estaba en el Atlántico, siendo los principales puertos militares Brest, Ferrol y Cádiz. Detrás de ellos, dentro del Mediterráneo, se encontraban los astilleros de Tolón y Cartagena, frente a los cuales se encontraba la estación inglesa de Port Mahón, en Menorca. Este último, sin embargo, puede quedar totalmente fuera de consideración, ya que quedó confinado a una parte defensiva durante la guerra, ya que la flota británica no pudo enviar ningún escuadrón al Mediterráneo. Gibraltar, por el contrario, por su posición, vigilaba eficazmente los destacamentos o refuerzos procedentes del interior del Estrecho, siempre que se utilizara como estación de un cuerpo de barcos adecuado para el deber. Esto no se hizo; La flota británica europea se mantuvo atada al Canal de la Mancha, es decir, a la defensa interna, y realizó visitas poco frecuentes al Peñón para transportar suministros esenciales para la resistencia de la guarnición. Sin embargo, hubo diferencias en el papel desempeñado por Port Mahon y Gibraltar. El primero, que en aquel momento carecía por completo de importancia, no recibió atención de los aliados hasta finales de la guerra, cuando cayó después de un asedio de seis meses; mientras que estos últimos, considerados de primera importancia, absorbieron desde el principio una parte muy grande del ataque aliado, y constituyeron así una valiosa distracción en favor de Gran Bretaña. A esta visión de las principales características de la situación estratégica natural en Europa se puede añadir apropiadamente la observación de que la ayuda que Holanda podría estar dispuesta a enviar a las flotas aliadas tenía una línea de comunicación muy insegura, viéndose obligada a pasar por la vía inglesa. base en el Canal. De hecho, esa ayuda nunca se concedió.

En América del Norte, las bases locales de la guerra cuando estalló eran Nueva York, la Bahía de Narragansett y Boston. Las dos primeras estaban entonces en manos de los ingleses y eran las estaciones más importantes del continente, por su [516] posición, susceptibilidad de defensa y recursos. Boston había pasado a manos de los americanos y, por tanto, estaba al servicio de los aliados. Debido a la dirección realmente dada a la guerra, al desviar las operaciones inglesas activas a los Estados del Sur en 1779, Boston fue expulsada del teatro principal de operaciones y, desde su posición, pasó a carecer de importancia militar; pero si se hubiera adoptado el plan de aislar Nueva Inglaterra manteniendo la línea del Hudson y el lago Champlain y concentrando el esfuerzo militar hacia el este, se verá que estos tres puertos habrían sido de importancia decisiva para la cuestión. Al sur de Nueva York, las bahías de Delaware y Chesapeake ofrecían sin duda campos tentadores para las empresas marítimas; pero la anchura de las entradas, la falta de puntos adecuados y fácilmente defendibles para las estaciones navales cercanas al mar, la amplia dispersión de las fuerzas terrestres que implicaba el intento de controlar tantos puntos, y la enfermedad de la localidad durante gran parte del tiempo el año, debería haberlos exceptuado de una parte principal en el plan de las primeras campañas. No es necesario incluirlas entre las bases locales de la guerra. Hacia el extremo sur, los ingleses se sintieron atraídos por el ignis fatuus del apoyo esperado entre el pueblo. No consideraron que incluso si una mayoría prefería la tranquilidad a la libertad, esa misma cualidad les impediría levantarse contra el gobierno revolucionario que, según la teoría inglesa, los oprimiba; sin embargo, en tal levantamiento estaba en juego todo el éxito de esta lejana y, al final, muy desafortunada empresa. La base local de esta guerra aparte fue Charleston, que pasó a manos de los británicos en mayo de 1780, dieciocho meses después de que la primera expedición hubiera desembarcado en Georgia.

Las principales bases locales de la guerra en las Indias Occidentales ya se conocen a través de la narración anterior. Eran por los ingleses, Barbados, Sta. Lucía y, en menor medida, Antigua. A mil millas a sotavento estaba la gran isla de Jamaica, con un astillero de grandes capacidades naturales en Kingston. Los aliados ocupaban, en primer orden de importancia, Fort Royal en Martinica y La Habana; en segundo orden, Guadalupe y Cap Français. [517]
Un rasgo determinante de la situación estratégica de aquella época, y que no dejará de tener peso en la nuestra, fue el viento alisio, con la corriente que lo acompañaba. Un paso a barlovento contra estos obstáculos era una tarea larga y seria incluso para barcos individuales, mucho más para cuerpos más grandes. De ello se deducía que las flotas irían a las islas occidentales sólo de mala gana, o cuando estuvieran seguros de que el enemigo había tomado la misma dirección, como Rodney fue a Jamaica después de la Batalla de los Santos, sabiendo que la flota francesa había ido a Cap Français.
Esta condición del viento convirtió a las islas de barlovento, u orientales, en puntos de las líneas naturales de comunicación entre Europa y América, así como en bases locales de la guerra naval, y vinculó a ellas las flotas. De aquí también se deducía que entre los dos escenarios de operaciones, entre el continente y las Antillas Menores, se interpusiera una amplia región central en la que las operaciones de guerra más importantes no podrían llevarse a cabo con seguridad excepto por un beligerante que poseyera una gran superioridad naval, o a menos que Se había obtenido una ventaja decisiva en un flanco. En 1762, cuando Inglaterra poseía todas las Islas de Barlovento, con indiscutible superioridad en el mar, atacó y sometió con seguridad La Habana; pero en los años 1779-1782 el poder marítimo francés en América y el dominio francés de las Islas de Barlovento prácticamente equilibraron el suyo, dejando a los españoles en La Habana libres para llevar a cabo sus designios contra Pensacola y las Bahamas, en la región central mencionada.]

Puestos como Martinica y Sta. Por lo tanto, Lucía tenía para la presente guerra una gran ventaja estratégica sobre [518] Jamaica, La Habana u otros a sotavento. Mandaban a estos últimos en virtud de su posición, por la cual el paso hacia el oeste podía hacerse mucho más rápidamente que el regreso; mientras que los puntos decisivos de la lucha continental estuvieron prácticamente poco más alejados unos de otros que de otros. Esta ventaja fue compartida igualmente por la mayoría de las conocidas como Antillas Menores; pero la pequeña isla de Barbados, al estar situada a barlovento de todas, poseía ventajas peculiares, no sólo para la acción ofensiva, sino porque estaba defendida por la dificultad con que una gran flota podía acercarse a ella, incluso desde un puerto tan cercano como Fort Royal. . Se recordará que la expedición que finalmente se estableció ante St. Kitt's estaba destinada a Barbados, pero no pudo llegar a ella debido a la violencia de los vientos alisios. Así, Barbados, en las condiciones de la época, estaba especialmente preparada para ser base local y depósito de la guerra inglesa, así como puerto de refugio en la línea de comunicaciones con Jamaica, Florida e incluso con América del Norte; mientras que Sta. Lucía, a cien millas a sotavento, se mantuvo con fuerza como puesto avanzado para la flota, vigilando de cerca al enemigo en Fort Royal.

En la India, las condiciones políticas de la península indicaban necesariamente que la costa oriental, o Coromandel, era el escenario de las operaciones. Trincomalee, en la isla adyacente de Ceilán, aunque insalubre, ofrecía un puerto excelente y defendible, y así adquirió una importancia estratégica de primer orden, siendo todos los demás fondeaderos de la costa meras radas abiertas. Por esta circunstancia, los vientos alisios o monzones en esta región también tuvieron una influencia estratégica. Desde el equinoccio de otoño hasta el de primavera, el viento sopla regularmente del noreste, a veces con mucha violencia, provocando un fuerte oleaje en la playa y dificultando el desembarco; pero durante los meses de verano el viento predominante es del suroeste, lo que produce mares comparativamente tranquilos y buen tiempo. El "cambio del monzón", en septiembre y octubre, suele estar marcado por violentos huracanes. Por lo tanto, no era aconsejable realizar operaciones activas, ni siquiera permanecer en la costa, desde ese momento hasta el final del monzón del noreste. [519]
Apremiaba la cuestión de un puerto al que retirarse durante esta temporada. Trincomalee era el único, y su valor estratégico único se veía realzado por estar a barlovento, durante la buena estación, del principal escenario de guerra. El puerto inglés de Bombay, en la costa occidental, estaba demasiado distante para ser considerado una base local y más bien cae, como las islas francesas Mauricio y Borbón, bajo la categoría de estaciones en la línea de comunicaciones con la madre patria.

Tales eran los principales puntos de apoyo o bases de las naciones beligerantes, dentro y fuera del país. De los que estaban en el extranjero hay que decir, en términos generales, que eran deficientes en recursos, elemento importante de valor estratégico. Los pertrechos y equipos navales y militares, y en gran medida las provisiones para el uso marítimo, debían ser enviados desde las metrópoli. Boston, rodeada de una población próspera y amigable, fue quizás una excepción a esta afirmación, como también lo fue La Habana, en ese momento un importante arsenal naval, donde se hacía mucha construcción naval; pero éstos estaban alejados de los principales teatros de guerra. En Nueva York y la Bahía de Narragansett, los estadounidenses presionaron demasiado para que los recursos del país vecino estuvieran disponibles en gran medida, mientras que los puertos distantes de las Indias Orientales y Occidentales dependían totalmente de su país. De ahí que la cuestión estratégica de las comunicaciones adquiriera una importancia adicional. Interceptar un gran convoy de barcos de suministros era una operación sólo secundaria a la destrucción de un cuerpo de barcos de guerra; mientras que protegerlos con la fuerza principal o evadiendo la búsqueda del enemigo, exigía la habilidad de los gobiernos y comandantes navales para distribuir los barcos de guerra y los escuadrones a su disposición, entre los muchos objetos que exigí

Kempenfeldt y la mala gestión de Guichen en el Atlántico Norte, secundada por un fuerte vendaval, avergonzaron seriamente a De Grasse en las Indias Occidentales. Un daño similar sufrió Suffren en los mares Índicos, al cortar pequeños convoyes en el Atlántico; mientras que este último inmediatamente se hizo cargo de buena parte de estas pérdidas y preocupó a sus oponentes [520] por el éxito de sus cruceros al atacar a los barcos de suministros ingleses. .

Así, las armadas, que eran las únicas que podían proteger o poner en peligro estas corrientes vitales, tenían la misma relación con el mantenimiento de la guerra general que ya se ha observado en las distintas partes. Eran los vínculos que unían al conjunto y, por tanto, estaban señalados como el objetivo propio de ambos beligerantes.

La distancia entre Europa y América no era tal que hiciera absolutamente necesarios puertos intermedios de suministro; mientras que si surgían dificultades por una causa imprevista, siempre era posible, salvo encontrar un enemigo, regresar a Europa o establecer un puerto amigo en las Indias Occidentales. El caso fue diferente con el largo viaje a la India por el Cabo de Buena Esperanza. Se pensaba que Bickerton, que salió de Inglaterra con un convoy en febrero, había logrado llegar a Bombay en septiembre siguiente; mientras que el ardiente Suffren, que zarpó en marzo, tardó igual tiempo en llegar a Mauricio, desde donde el viaje a Madrás consumió dos meses más. Rara vez se podía hacer un viaje de tal duración sin hacer una parada para buscar agua, provisiones frescas y, a menudo, para realizar reparaciones que requerían la tranquilidad de un puerto, incluso cuando las provisiones a bordo proporcionaban el material necesario. Una línea perfecta de comunicaciones requería, como se ha dicho, varios puertos de este tipo, adecuadamente espaciados, adecuadamente defendidos y con abundantes suministros, como los que Inglaterra tiene hoy en día en algunas de sus principales rutas comerciales, adquisiciones de sus guerras pasadas. En la guerra de 1778 ninguno de los beligerantes tenía tales puertos en esta ruta, hasta que con la adhesión de Holanda, el Cabo de Buena Esperanza fue puesto a disposición de los franceses y adecuadamente reforzado por Suffren. Con esto y Mauricio en camino, y Trincomalee al final del camino, las comunicaciones de los aliados con Francia estaban razonablemente protegidas. Inglaterra, aunque entonces poseía Santa Elena, dependía, para el reabastecimiento y reacondicionamiento de sus escuadrones y convoyes en el Atlántico con destino a la India, de la benévola neutralidad de Portugal, extendida en las islas de Madeira y [521] Cabo Verde y en los puertos brasileños.
Esta neutralidad era, de hecho, una frágil confianza para la defensa, como lo demostró el encuentro entre Johnstone y Suffren en Cabo Verde; pero habiendo varios lugares de parada posibles, y el enemigo incapaz de saber cuál se utilizaría, si es que había alguno, esta ignorancia en sí misma confería no poca seguridad, si el comandante naval no confiaba en ello al descuido de la adecuada disposición de su propia fuerza. , al igual que Johnstone en Porto Praya. De hecho, con el retraso y la incertidumbre que entonces caracterizaban la transmisión de información de un punto a otro, la duda de dónde encontrar al enemigo era un obstáculo mayor para las empresas ofensivas que las defensas, a menudo débiles, de un puerto colonial.

Esta combinación de puertos útiles y las condiciones de las comunicaciones entre ellos constituyen, como se ha dicho, las principales líneas estratégicas de la situación. La marina, como fuerza organizada que une al conjunto, ha sido señalada como el principal objetivo del esfuerzo militar. Aún está por considerar el método empleado para alcanzar el objetivo, la conducción de la guerra.[234]

Antes de hacer esto, debe mencionarse brevemente una condición peculiar del mar y que afecta la discusión siguiente; es decir, la dificultad de obtener información. Los ejércitos atraviesan países más o menos habitados por una población estacionaria y dejan tras de sí huellas de su marcha. Las flotas avanzan por un desierto sobre el que revolotean los vagabundos, pero donde no permanecen; y a medida que las aguas se cierran detrás de ellos, un ocasional sonido desde las cubiertas puede indicar su paso, pero no dice nada de su curso. La vela hablada por el perseguidor puede no saber nada del perseguido, que sin embargo pasó el punto de diálogo sólo unos días u horas antes. Últimamente, un estudio cuidadoso de los vientos y las corrientes del océano ha establecido ciertas rutas ventajosas, que serán seguidas habitualmente por un marinero cuidadoso y que permiten [522] cierta presunción en cuanto a sus movimientos; pero en 1778 no se recogieron los datos necesarios para tal precisión, y aun así, a menudo se debió abandonar la ruta más rápida por una de las muchas posibles, para eludir la persecución o la espera. En tal juego de escondite, la ventaja la tiene el buscado, y la gran importancia de vigilar las salidas del país enemigo, de detener la persecución antes de que se haya escapado al desierto silencioso, es inmediatamente evidente. Si por alguna razón tal vigilancia es imposible, lo mejor es no intentar vigilar rutas que no se pueden tomar, llegar primero al destino del enemigo y esperarlo allí; pero esto implica un conocimiento de sus intenciones que no siempre puede obtenerse. La acción de Suffren, cuando se enfrentó a Johnstone, fue estratégicamente sensata, tanto en su ataque a Porto Praya como en la prisa con la que se dirigió hacia su destino común; mientras que los dos fracasos de Rodney al interceptar los convoyes a Martinica en 1780 y 1782, aunque se le informó que vendrían, muestran la dificultad que supuso estar al acecho incluso cuando se conocía el punto de llegada.

En toda expedición marítima sólo se fijan dos puntos: el de salida y el de llegada. Esto último puede ser desconocido para el enemigo; pero hasta el momento de zarpar se puede suponer que se conoce la presencia de una determinada fuerza en un puerto y las indicaciones de un propósito que pronto se pondrá en movimiento. Puede ser importante para cualquiera de los beligerante

interceptar tal movimiento; pero es más especial y universalmente necesario para la defensa, porque, de los muchos puntos en los que está abierto al ataque, puede resultarle imposible saber cuál está amenazado; mientras que la ofensa procede con pleno conocimiento directo a su objetivo, si puede engañar a su oponente. La importancia de bloquear tal expedición se vuelve aún más evidente si en algún momento se divide entre dos o más puertos, condición que puede surgir fácilmente cuando las instalaciones de un solo astillero son insuficientes para equipar a tantos barcos en el territorio. tiempo permitido, o cuando, como en la guerra actual, las potencias aliadas proporcionen contingentes separados. Impedir la unión de estos contingentes es una [523] cuestión de primera necesidad, y en ningún lugar esto puede hacerse con tanta seguridad como frente a los puertos de donde uno o ambos deben zarpar. La defensa, por su mismo nombre, es presumiblemente la menos fuerte y, por lo tanto, está más obligada a aprovechar una fuente de debilidad como la división de las fuerzas enemigas. Rodney en 1782 en Sta. Lucía, observando al contingente francés en Martinica para impedir su unión con los españoles en Cap Français, es un ejemplo de posición estratégica correcta; y si las islas hubieran estado colocadas de manera que lo pusieran entre los franceses y su destino, en lugar de en su retaguardia, no se podría haber ideado nada mejor. Así las cosas, hizo lo mejor que pudo dadas las circunstancias.

La defensa, siendo más débil, no puede intentar bloquear todos los puertos donde se encuentran divisiones enemigas, sin frustrar su objetivo al encontrarse en inferioridad de fuerza delante de cada uno. Esto sería descuidar los principios fundamentales de la guerra. Si decide correctamente no hacer esto, sino reunir una fuerza superior antes de uno o dos puntos, se hace necesario decidir cuáles serán así custodiados y cuáles descuidados, cuestión que involucra toda la política de la guerra después de una comprensión completa de las principales condiciones, militares, morales y económicas, en todos los sectores.

La defensiva fue necesariamente aceptada por Inglaterra en 1778. Había sido una máxima entre las mejores autoridades navales inglesas de la época anterior, con Hawke y sus contemporáneos, que la marina británica debía mantenerse igual en número a las flotas combinadas de los reinos borbones. , condición que, con la mejor calidad del personal y la mayor población marítima a la que podía recurrir, habría dado una superioridad real de fuerza. Sin embargo, esta precaución no se había observado en los últimos años. No tiene importancia para esta discusión si el fracaso se debió a la ineficiencia del ministerio, como lo acusaron sus oponentes, o a la economía equivocada que a menudo practican los gobiernos representativos en tiempos de paz. El hecho es que, a pesar de la notoria probabilidad de que Francia y España se unieran a la guerra, la marina inglesa [524] era inferior en número a la de los aliados. En lo que se ha llamado las características estratégicas de la situación, las bases locales y las bases secundarias en el extranjero, la ventaja en conjunto recaía en ella. Sus posiciones, si no más fuertes en sí mismas, al menos estaban mejor situadas, geográficamente, para lograr efectos estratégicos; pero en el segundo elemento esencial para la guerra, la fuerza militar organizada, o flota, adecuada para las operaciones ofensivas, se le había permitido volverse inferior.
Sólo restaba, por tanto, utilizar esta fuerza inferior con tal ciencia y vigor que frustrara los designios del enemigo, lanzándose primero al mar, tomando posiciones hábilmente, anticipando sus combinaciones con mayor rapidez de movimiento, hostigando sus comunicaciones con sus objetivos. , y enfrentar las principales divisiones del enemigo con fuerzas superiores.

Está suficientemente claro que el mantenimiento de esta guerra, en todas partes excepto en el continente americano, dependía de las madres patrias de Europa y de la comunicación abierta con ellas. También era probable el aplastamiento final de los americanos, no por esfuerzo militar directo sino por agotamiento, si Inglaterra no era molestada para estrangular su comercio e industrias con su abrumadora fuerza naval. Esta fuerza la podía ejercer contra ellos, si se la liberaba de la presión de las armadas aliadas; y obtendría alivio si pudiera obtener sobre ellos una decidida preponderancia, no sólo material sino moral, como la que tuvo veinte años después.
En ese caso, las cortes aliadas, cuya debilidad financiera era bien conocida, debían retirarse de una contienda en la que su objetivo principal de reducir a Inglaterra a una posición inferior ya había sido derrotado. Sin embargo, esa preponderancia sólo podía lograrse luchando; mostrando que, a pesar de la inferioridad numérica, la habilidad de sus marineros y los recursos de su riqueza permitieron a su gobierno, mediante un uso sabio de estos poderes, ser realmente superior en [525] los puntos decisivos de la guerra. Nunca podría lograrse distribuyendo los barcos de línea por todo el mundo, exponiéndolos a ser derrotados en detalle mientras se esforzaba por proteger todos los puntos expuestos del imperio disperso.

La clave de la situación estaba en Europa, y en Europa, en los astilleros hostiles. Si Inglaterra era incapaz, como resultó ser, de iniciar una guerra continental contra Francia, entonces su única esperanza era encontrar y derribar la armada enemiga. En ningún lugar se encontraba con tanta seguridad como en sus puertos de origen; En ningún otro lugar se encontraron tan fácilmente como inmediatamente después de dejarlos. Esto dictó su política en las guerras napoleónicas, cuando la superioridad moral de su armada estaba tan establecida que se atrevió a oponer fuerzas inferiores a los peligros combinados del mar y de los barcos más numerosos y mejor equipados que yacían tranquilamente anclados en su interior. Al enfrentarse a este doble riesgo, obtuvo la doble ventaja de mantener al enemigo bajo su vigilancia y de minar su eficiencia con la fácil vida en el puerto, mientras que sus propios oficiales y marineros se endurecían mediante el riguroso crucero y estaban perfectamente preparados para cualquier llamada. sus energías. "No tenemos ninguna razón", proclamó el almirante Villeneuve en 1805, haciéndose eco de las palab

emperador, "para temer la visión de una escuadra inglesa. Sus setenta y cuatro no tienen quinientos hombres a bordo; están agotados por un crucero de dos años" . muy bien en el puerto, las tripulaciones bien vestidas y practicando bien; pero tan pronto como llegó una tormenta, todo cambió. No fueron entrenados durante las tormentas". [236] "El emperador", dijo Nelson, "ahora descubre, si "Los emperadores oyen la verdad de que su flota sufre más en una noche que la nuestra en un año... Estos señores no están acostumbrados a los huracanes, que hemos desafiado durante veintiún meses sin perder mástil ni verga. " Hay que admitir, sin embargo, que la tensión era tremenda tanto para los hombres como para los barcos, y que muchos oficiales ingleses encontraron en el desgaste un argumento para no mantener sus flotas en el mar frente a las costas enemigas. "Cada una de las explosiones que sufrimos", escribió Collingwood, "menoscaba la seguridad del país. El último crucero inutilizó cinco barcos grandes y dos más últimamente; varios de ellos deben ser [526]
atracados". "Durante estos dos meses apenas he sabido lo que es una noche de descanso", escribió de nuevo; "Esta incesante navegación me parece más allá de los poderes de la naturaleza humana. Calder está agotado, bastante destrozado, y me han dicho que Graves no está mucho mejor". [1] La alta opinión profesional de Lord Howe también fue adversa a la práctica.

Además del agotamiento de hombres y barcos, también hay que admitir que no se podía confiar en ningún bloqueo para impedir con seguridad la salida de una flota enemiga. Villeneuve escapó de Toulon, Missiessy de Rochefort. "Estoy aquí vigilando la escuadra francesa en Rochefort", escribió Collingwood, "pero creo que no es posible impedir su zarpa; y sin embargo, si me pasaran por alto, me sentiría sumamente mortificado... Lo único Lo que puede impedir que naveguen es el temor de que puedan meterse entre nosotros, ya que no pueden saber exactamente dónde estamos." [238]

Sin embargo, la tensión fue soportada. Las flotas inglesas rodearon las costas de Francia y España; las pérdidas fueron compensadas; se repararon barcos; Cuando un oficial caía o estaba agotado en su puesto, otro ocupaba su lugar. La estricta guardia sobre Brest rompió las combinaciones del emperador; La vigilancia de Nelson, a pesar de una inusual concurrencia de dificultades, siguió a la flota de Tolón, desde el momento de su partida, a través del Atlántico y de regreso a las costas de Europa. Pasó mucho tiempo antes de que llegaran a las manos, antes de que la estrategia se hiciera a un lado y la táctica completara el trabajo en Trafalgar; pero paso a paso y punto a punto, los rudos pero disciplinados marineros, los barcos oxidados y maltratados pero bien manejados, bloquearon cada movimiento de sus inexpertos oponentes. Dispuestos con fuerza delante de cada arsenal del enemigo, y unidos entre sí por cadenas de embarcaciones más pequeñas, podían fallar de vez en cuando a la hora de frenar una incursión, pero detenían eficazmente todas las grandes combinaciones de escuadrones enemigos.

Los barcos de 1805 eran esencialmente los mismos que los de 1780. Sin duda había habido progreso y mejora; pero los cambios [527]
fueron de grado, no de especie. No sólo eso, sino que las flotas de veinte años antes, bajo el mando de Hawke y sus compañeros, habían desafiado los inviernos del Golfo de Vizcaya. "No hay en la correspondencia de Hawke", dice su biógrafo, "el más mínimo indicio de que él mismo dudara por un momento de que fuera no sólo posible, sino también su deber, mantener el mar, incluso durante las tormentas del invierno, y que él "[239] Si se insiste en que la condición de la marina francesa era mejor, el carácter y la formación de sus oficiales mejores que en los días de Hawke y Nelson, el el hecho debe ser admitido; sin embargo, el Almirantazgo no podía haber ignorado por mucho tiempo que el número de tales oficiales era todavía tan deficiente que afectaba seriamente la calidad del servicio de cubierta, y la falta de marineros era tan grande que hacía necesario llenar la dotación con soldados. En cuanto al personal de la Armada española, no hay razón para creerlo mejor que quince años después, cuando Nelson, hablando de que España entregara ciertos barcos a Francia, dijo: "Doy por sentado que no están tripulados [por españoles], ya que Esa sería la forma más fácil de perderlos de nuevo".

La verdad, sin embargo, es demasiado evidente como para necesitar mucha discusión, que la forma más segura para que la parte más débil neutralice los barcos enemigos era vigilarlos en sus puertos y luchar contra ellos si partían. La única objeción seria a hacer esto, en Europa, fue la violencia del clima frente a las costas de Francia y España, especialmente durante las largas noches de invierno. Esto trajo consigo no sólo el riesgo de un desastre inmediato, que los barcos fuertes y bien administrados rara vez sufrirían, sino también una tensión continua que ninguna habilidad podía evitar y que, por lo tanto, requería una gran reserva de barcos para aliviar a los enviados a reparar. o para refrescar las tripulaciones.

El problema se simplificaría enormemente si la flota bloqueadora pudiera encontrar un fondeadero conveniente en el flanco de la ruta que el enemigo debe tomar, como Nelson en 1804 y 1805 utilizó la bahía de Maddalena en Cerdeña cuando vigilaba a la flota de Toulon, [528]
paso al que estaba obligado aún más por el estado excepcionalmente malo de muchos de sus barcos. Así, en 1800 Sir James Saumarez incluso utilizó la bahía de Douarnenez, en la costa francesa, a sólo cinco millas de Brest, para anclar el escuadrón costero de la fuerza de bloqueo en caso de mal tiempo. Las posiciones de Plymouth y Torbay no pueden considerarse perfectamente satisfactorias desde este punto de vista; no estando, como Bahía Maddalena, en el flanco de la ruta enemiga, sino como Sta. Lucía, más bien a su retaguardia. Sin embargo, Hawke demostró que la diligencia y los barcos bien administrados podían superar esta desventaja, como también lo demostró Rodney más tarde en su estación menos tempestuosa.

En el uso de los barcos a su disposición, considerando la guerra de 1778 en su conjunto, el Ministerio inglés mantuvo sus destacamentos extranjeros en América y en las Indias Occidentales y Orientales iguales a los del enemigo. De hecho, en determinados momentos esto no fue así; pero hablando en general de la asignación de barcos, la afirmación es correcta. En Europa, por el contrario, y como consecuencia necesaria de la política mencionada, la flota británica era habitualmente muy inferior a la de los puertos franceses y españoles. Por lo tanto, sólo podía usarse ofensivamente con mucho cuidado y con la buena suerte de enfrentarse al enemigo en detalle; y aun así una victoria costosa, a menos que fuera muy decisiva, entrañaba un riesgo considerable por la consiguiente inutilización temporal de los barcos en combate. De ello se deducía que la flota inglesa (o del Canal), de la que dependían también las comunicaciones con Gibraltar y el Mediterráneo, se utilizaba de manera muy económica tanto en términos de batalla como de clima, y se limitaba a la defensa de la costa nacional o a operaciones contra las comunicaciones del enemigo.

La India estaba tan lejos que no se puede hacer ninguna excepción a la política allí. Los barcos enviados allí se quedaron allí y no pudieron ser reforzados ni retirados en caso de emergencias repentinas. El campo se mantuvo solo. Pero Europa, América del Norte y las Indias Occidentales deberían haber sido consideradas como un gran teatro de guerra, en el que los acontecimientos dependían mutuamente y cuyas diferentes partes mantenían estrechas relaciones de mayor o menor importancia, al que se debería haber [529] prestado la debida atención. pagado.

Suponiendo que las armadas, como guardianas de las comunicaciones, fueran los factores de control en la guerra, y que la fuente, tanto de las armadas como de esas corrientes de suministros que se llaman comunicaciones, estuviera en las metrópoli, y allí centralizadas en los principales arsenales se deducen dos cosas: primero, el esfuerzo principal de la Potencia que se encuentra a la defensiva, de Gran Bretaña, debería haberse concentrado en esos arsenales; y en segundo lugar, para lograr tal concentración, las líneas de comunicación en el extranjero no deberían haberse ampliado innecesariamente, de modo que aumentaran más allá de la más estricta necesidad los destacamentos para protegerlas. Estrechamente relacionado con la última consideración está el deber de fortalecer, mediante fortificaciones y otros medios, los puntos vitales a los que conducían las comunicaciones, de modo que estos puntos no dependan en modo alguno de la flota para su protección, sino sólo para suministros y refuerzos, y aquellos a intervalos razonables. Gibraltar, por ejemplo, cumplía plenamente estas condiciones, siendo prácticamente inexpugnable y almacenando suministros que durarían mucho tiempo.

Si este razonamiento es correcto, las disposiciones inglesas en el continente americano fueron muy defectuosas. Manteniendo a Canadá, con Halifax, Nueva York y la Bahía de Narragansett, y con la línea del Hudson bajo control, estaba en su poder aislar una parte grande, tal vez decisiva, del territorio insurgente. Nueva York y la bahía de Narragansett podrían haber sido inexpugnables por una flota francesa de ese día, garantizando así la seguridad de las guarniciones contra ataques desde el mar y minimizando la tarea de la marina; mientras que estos últimos encontrarían en ellos un refugio seguro, en caso de que una fuerza enemiga eludiera la vigilancia de la flota inglesa ante un arsenal europeo y apareciera en la costa.
En lugar de esto, estos dos puertos quedaron débiles y habrían caído ante un Nelson o un Farragut, mientras que el ejército en Nueva York fue dividido dos veces, primero en Chesapeake y luego en Georgia, sin que ninguna de las fuerzas separadas fuera lo [530] suficientemente fuerte. para el trabajo anterior. El control del mar se utilizó así en ambos casos para colocar al enemigo entre las porciones divididas del ejército inglés, cuando este último, indiviso, no había podido abrirse camino sobre el terreno así interpuesto. Como la comunicación entre las dos partes del ejército dependía totalmente del mar, el deber de la marina aumentó con el aumento de la longitud de las líneas de comunicación. La necesidad de proteger los puertos marítimos y las líneas de comunicación más largas se combinaron así para aumentar los destacamentos navales en América y debilitar proporcionalmente la fuerza naval en los puntos decisivos de Europa. Así, también una consecuencia directa de la expedición al sur fue el apresurado abandono de la bahía de Narragansett, cuando D'Estaing apareció en la costa en 1779, porque Clinton no tenía fuerza suficiente para defenderla y Nueva York.

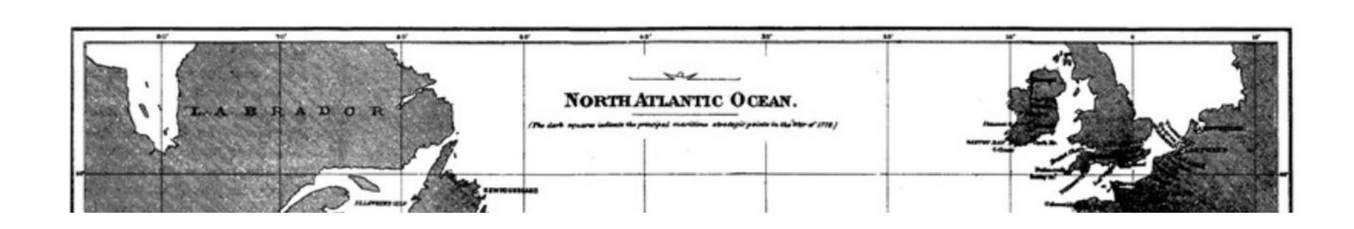
En las Indias Occidentales, el problema que tenía ante sí el gobierno inglés no era someter el territorio rebelde, sino preservar el uso de varias islas pequeñas y fructíferas; mantener la posesión de ellos y mantener su comercio lo más libre posible de las depredaciones del enemigo. No es necesario repetir que esto exigía predominio en el mar tanto sobre las flotas enemigas como sobre los cruceros individuales, "destructores del comercio", como ahora se llama a estos últimos. Como ninguna vigilancia puede limitar a todos estos a sus puertos, las aguas de las Indias Occidentales deben ser patrulladas por fragatas británicas y buques más ligeros; pero seguramente sería mejor, si fuera posible, mantener alejada por completo a la flota francesa que mantenerla bajo control mediante una flota británica en el lugar, de igual fuerza en cualquier momento y susceptible de caer, como sucedió a menudo, por debajo del nivel del mar. igualdad. Inglaterra, al estar confinada a la defensiva, siempre estaba expuesta a perder cuando era inferior. [531] De hecho, perdió una por una, por ataque repentino, la mayoría de sus islas, y en diferentes momentos tuvo su flota encerrada bajo las baterías de un puerto; mientras que el enemigo, cuando se encontraba inferior, podía esperar refuerzos, sabiendo que no tenía nada que temer mientras esperaba.[241]

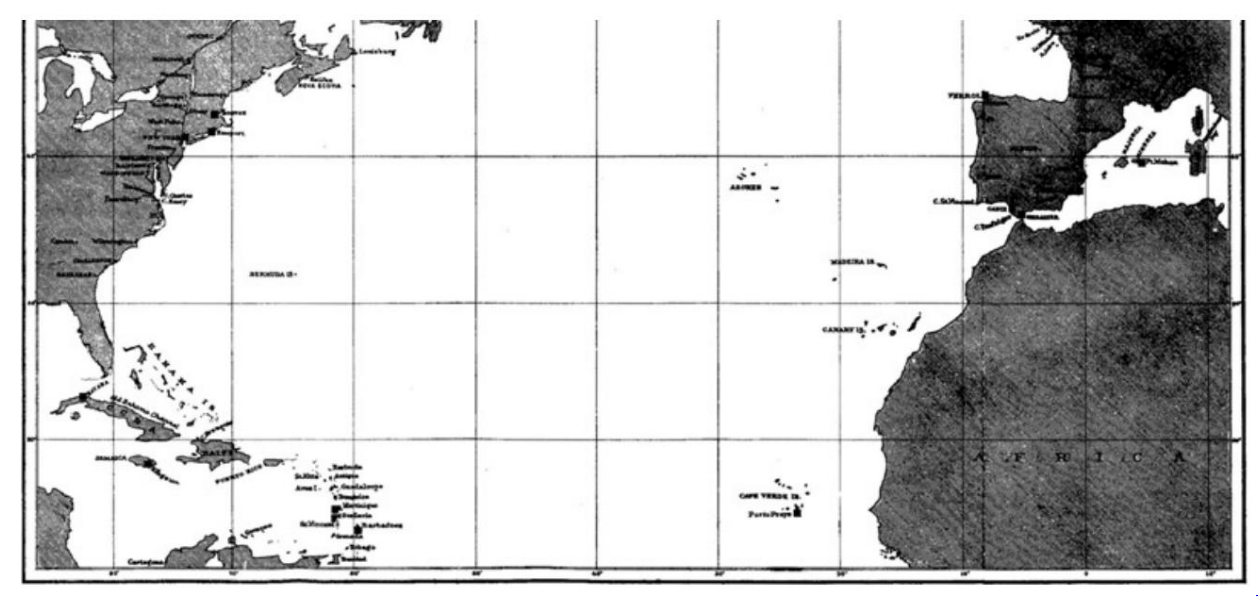
Esta situación embarazosa no se limitó a las Indias Occidentales. La cercanía de las islas al continente americano hizo que siempre fuera posible que la ofensiva combinara sus flotas en los dos cuartos anteriores a la defensa.

podía estar seguro de su propósito; y aunque tales combinaciones estaban controladas en cierta medida por condiciones climáticas y estacionales bien conocidas, los acontecimientos de 1780 y 1781 muestran la perplejidad que sintió por esta causa el más capaz almirante inglés, cuyas disposiciones, aunque defectuosas, reflejaban las incertidumbres de su mente. Cuando a esta situación embarazosa, común en todos los casos a la defensiva, se suma la preocupación por el gran comercio británico del que dependía principalmente la prosperidad del imperio, hay que conceder que la tarea del almirante británico en las Indias Occidentales era Ni ligero ni sencillo.

En Europa, la seguridad de la propia Inglaterra y de Gibraltar corría grave peligro por la ausencia de estos grandes destacamentos en el hemisferio occidental, a lo que también se puede atribuir la pérdida de Menorca. Cuando sesenta y seis barcos de línea aliados se enfrentaron a los treinta y cinco que sólo Inglaterra podía reunir, y los empujaron a sus puertos, se comprendió que el dominio del Canal que Napoleón afirmaba lo convertiría sin lugar a dudas en dueño de Inglaterra. . Durante treinta días, los treinta barcos que formaban el contingente francés habían navegado por el golfo de Vizcaya, esperando la llegada de los tardíos españoles; pero no fueron molestados por la flota inglesa. Gibraltar estuvo más de una vez al borde de la hambruna debido al fracaso de las comunicaciones con Inglaterra; [532] y su liberación se debió, no al poder de la marina inglesa convenientemente dispuesta por su gobierno, sino a la habilidad de los oficiales británicos y a la ineficiencia de los españoles. En el gran alivio final, la flota de Lord Howe contaba sólo con treinta y cuatro frente a los cuarenta y nueve aliados.

¿Cuál, entonces, en las dificultades que atravesaba Inglaterra, era el mejor camino: permitir al enemigo la libre salida de sus puertos y tratar de enfrentarlo manteniendo una fuerza naval suficiente en cada una de las estaciones expuestas, o intentar vigilar? sus arsenales en casa, bajo todas las dificultades de la situación, no con la vana esperanza de impedir cada incursión o interceptar cada convoy, sino con la expectativa de frustrar las combinaciones más importantes y de seguir de cerca los talones de cualquier flota grande que ¿escapado? Una vigilancia de este tipo no debe confundirse con un bloqueo, término que se le aplica con frecuencia, aunque no del todo exactamente. "Me permito informar a Su Señoría", escribió Nelson, "que el puerto de Toulon nunca ha sido bloqueado por mí; todo lo contrario. Se ha ofrecido al enemigo todas las oportunidades para hacerse a la mar, porque es allí donde esperamos realizar el esperanzas y expectativas de nuestro país." "Nada", vuelve a decir, "mantuvo jamás a la flota francesa en Toulon o Brest cuando tenían intención de salir"; y aunque la afirmación sea algo exagerada, es cierto que el intento de encerrarlos en puerto hubiera sido inútil. Lo que Nelson esperaba de mantenerse cerca de sus puertos, con suficientes barcos de vigilancia debidamente distribuidos, era saber cuándo zarpaban y qué dirección tomaban, con la intención, según su propia expresión, de "seguirlos hasta las antípodas". "Me hacen creer", escribe en otra ocasión, "que la escuadra de barcos franceses de Ferrol avanzará hacia el Mediterráneo. Si se une a la de Toulon, nos superará con creces en número; pero nunca los perderé de vista. y Pellew (al mando de la escuadra inglesa frente a Ferrol) pronto irá tras ellos." Así sucedió con bastante frecuencia durante esa prolongada guerra que divisiones de barcos franceses escaparon, debido al mal tiempo, la ausencia temporal de una flota bloqueadora o un error de juicio por parte de su comandante; pero pronto se dio la alarma, algunas de las muchas fragatas los vieron, los siguieron para detectar su probable destino, pasaron [533] la noticia de un punto a otro y de una flota a otra, y pronto una división de igual fuerza fue tras ellos, "para las antípodas" si fuera necesario. Como, según el uso tradicional de la marina francesa por parte de los gobiernos franceses, sus expediciones no iban dirigidas a luchar contra la flota hostil, sino a "objetos ocultos", el furioso zumbido y la intensa persecución que siguieron inmediatamente estuvieron lejos de ser propicios para una batalla metódica y tranquila. ejecución del programa establecido, incluso por una sola división; mientras que para las grandes combinaciones, que dependían de la unión de las divisiones de diferentes puertos, eran absolutamente fatales. El aventurero crucero de Bruix, que salió de Brest con veinticinco barcos de línea en 1799, la rapidez con la que se difundió la noticia, la acción conmovedora y los errores individuales de los ingleses, la frustración de los proyectos franceses[242] y la cercanía de la persecución,[243] la fuga de Missiessy de Rochefort en 1805, de las divisiones de Willaumez y Leissegues de Brest en 1806, todo esto puede mencionarse, junto con la gran campaña de Trafalgar, como que ofrece interesantes estudios de una estrategia naval siguiendo las líneas aquí sugeridas; mientras que la campaña de 1798, a pesar de su brillante final en el Nilo, puede citarse como un caso en el que casi se produjo el fracaso, debido a que los ingleses no tenían fuerzas antes de Toulon cuando la expedición zarpó, y a que Nelson no estaba suficientemente provisto de fragatas. El crucero de nueve semanas de Ganteaume en el Mediterráneo, en 1808, ilustra también la dificultad de controlar una flota a la que se le ha permitido salir, sin ser vigilada por una fuerza poderosa, incluso en aguas tan estrechas.





Océano Atlántico Norte.

Listar

No se pueden citar ejemplos paralelos de la guerra de 1778, aunque la antigua monarquía no cubrió los movimientos de sus flotas con el secreto impuesto por el severo despotismo militar del Imperio. En ambas épocas Inglaterra estuvo [534] a la defensiva; pero en la guerra anterior abandonó la primera línea de defensa, frente a los puertos enemigos, y trató de proteger todas las partes de su disperso imperio dividiendo la flota entre ellas. Se ha intentado mostrar la debilidad de una política, admitiendo al mismo tiempo las dificultades y peligros de la otra. Este último apunta a acortar y decidir la guerra, ya sea callando o forzando la batalla a la armada enemiga, reconociendo que ésta es la clave de la situación, cuando el mar une y separa a la vez las diferentes partes del teatro de guerra. Requiere una marina igual en número y superior en eficacia, a la que asigna un campo de acción limitado, restringido a las condiciones que permiten el apoyo mutuo entre los escuadrones que la ocupan. Así distribuido, depende de la habilidad y la vigilancia para interceptar o alcanzar cualquier división enemiga que llegue al mar. Defiende posesiones remotas y el comercio mediante acciones ofensivas contra la flota, en la que ve a su verdadero enemigo y su principal objetivo. Al estar cerca de los puertos nacionales, el socorro y la renovación de los barcos que necesitan reparaciones se logran con la menor pérdida de tiempo, mientras que se reducen las exigencias sobre los recursos más escasos de las bases en el extranjero. La otra política, para ser efectiva, exige números superiores, porque las diferentes divisiones están demasiado alejadas para el apoyo mutuo. Por lo tanto, cada uno debe estar a la altura de cualquier combinación probable contra él, lo que implica superioridad en todas partes sobre la fuerza del enemigo realmente opuesto, ya que este último puede verse reforzado inesp Cuán imposible y peligrosa es tal estrategia defensiva, cuando no es superior en fuerza, lo demuestra la frecuente inferioridad de los ingleses en el extranjero, así como en Europa, a pesar del esfuerzo por ser iguales en todas partes. Howe en Nueva York en 1778, Byron en Granada en 1779, Graves frente a Chesapeake en 1781, Hood en Martinica en 1781 y en St. Kitt's en 1782, todos eran inferiores, al mismo tiempo que la flota aliada en Europa superaba abrumadoramente en número a la Inglés. En consecuencia, se retuvieron los barcos no aptos para navegar, con peligro [535] para sus tripulaciones y para sus propios daños, en lugar de disminuir la fuerza enviándolos a casa; porque las deficiencias de los astilleros coloniales no permitían reparaciones extensas sin cruzar el Atlántico. En cuanto al gasto comparativo de las dos estrategias, la cuestión no es sólo cuál costaría más en el mismo tiempo, sino cuál tendería más a acortar la guerra por la eficacia de su acción.

La política militar de los aliados está expuesta a una condena más severa que la de Inglaterra, en la medida en que el partido que asume la ofensiva tiene por eso mismo una ventaja sobre la defensiva. Cuando se superó la dificultad inicial de combinar sus fuerzas, y se ha visto que en ningún momento Gran Bretaña puso seriamente en peligro su unión, los aliados tuvieron la opción de elegir dónde, cuándo y cómo atacar con su superioridad numérica. . ¿Cómo aprovecharon esta enorme ventaja reconocida? Mordisqueando las afueras del Imperio Británico y golpeándose la cabeza contra el Peñón de Gibraltar. El esfuerzo militar más serio realizado por Francia, al enviar a los Estados Unidos un escuadrón y una división de tropas que debían duplicar el número de las que realmente llegaron a su destino, tuvo como resultado, en poco más de un año, abrir los ojos de Inglaterra a la desesperanza de la contienda con las colonias y así puso fin a una desviación de sus fuerzas que había sido muy beneficiosa para sus oponentes. En las Indias Occidentales, una pequeña isla tras otra fue reducida, generalmente en ausencia de la flota inglesa, con una facilidad que demostró cuán completamente se habría resuelto toda la cuestión con una victoria decisiva sobre esa flota; pero los franceses, aunque favorecidos con muchas oportunidades, nunca intentaron escapar del nudo mediante el método simple de atacar la fuerza de la que todos dependían.

España siguió su propio camino en las Floridas y con una fuerza abrumadora obtuvo éxitos sin valor militar. En Europa, el plan adoptado por el gobierno inglés dejó a su fuerza naval irremediablemente inferior en número año tras año; sin embargo, las operaciones planeadas por los aliados no parecen en ningún caso haber contemplado seriamente la destrucción de esa fuerza. En el caso crucial, [536] cuando el escuadrón de treinta barcos de línea de Derby fue rodeado en la rada abierta de Torbay por los cuarenta y nueve aliados, la conclusión del consejo de guerra de no luchar sólo personificó el carácter de la acción de las armadas combinadas. Para complicar aún más sus esfuerzos en Europa, España, durante largos períodos, persistió obstinadamente en atar su flota a las cercanías de Gibraltar; pero en ningún momento hubo un reconocimiento práctico del hecho de que un duro golpe a la marina inglesa en el Estrecho, o en el Canal de la Mancha, o en mar abierto, era el camino más seguro para reducir la fortaleza, llevada más de una vez a límites mensurables. distancia del hambre.

En la conducción de su guerra ofensiva, las cortes aliadas sufrieron los consejos divergentes y los celos que han obstaculizado los movimientos de la mayoría de las coaliciones navales. La conducta de España parece haber sido egoísta casi hasta la deslealtad, la de Francia más fiel, y por tanto también militarmente más sólida; porque una cooperación sincera y una acción concertada contra un objetivo común, sabiamente elegido, habrían logrado mejor los objetivos de ambos. Hay que admitir también que los indicios apuntan a una administración y preparación ineficaces por parte de los aliados, especialmente de España; y que la calidad del personal[244] era inferior a la de Inglaterra. Sin embargo, las cuestiones de preparación y administración, aunque de profundo interés e importancia [537] militar, son muy diferentes del plan o método estratégico adoptado por las cortes aliadas para seleccionar y atacar sus objetivos y, por tanto, abarcar los objetivos de la guerra; y su examen no sólo ampliaría irrazonablemente esta discusión, sino que también oscurecería la cuestión estratégica al acumular detalles innecesarios y ajenos a su tema.

En cuanto a la cuestión estratégica, se puede decir concisamente que la frase "objetos ulteriores" encarna el error capital de la política naval. Objetos ulteriores frustraron las esperanzas de los aliados, porque, fijando sus ojos en ellos, pasaron irreflexivamente del camino que conducía a ellos. El deseo dirigido ansiosamente hacia los fines a la vista -o más bien hacia las ventajas parciales, aunque grandes, que constituían sus fines- los cegó ante los únicos medios por los cuales podían alcanzarse con seguridad; de ahí que, como resultado de la guerra, en todas partes no se haya logrado alcanzarlos. Para citar nuevamente el resumen antes dado, su objetivo era "vengar sus respectivas injurias y poner fin a ese imperio tiránico que Inglaterra pretende mantener en el océano". La venganza que habían obtenido no les benefició a ellos mismos. Habían perjudicado, según pensaba esa generación, a Inglaterra al liberar a América; pero no habían corregido sus errores en Gibraltar y Jamaica, la flota inglesa no había recibido ningún trato que pudiera disminuir su altiva autosuficiencia, se había permitido que la neutralidad armada de las potencias del norte desapareciera infructuosamente y el imperio inglés sobre Los mares pronto se volvieron tan tiránicos y más absolutos que antes.

Dejando de lado cuestiones de preparación y administración, de la calidad de combate de las flotas aliadas en comparación con las inglesas, y considerando únicamente el hecho indiscutible de su gran superioridad numérica, debe señalarse como factor supremo en la conducción militar de la guerra, que , mientras las potencias aliadas estaban a la ofensiva e Inglaterra a la defensiva, la actitud de [538] las flotas aliadas en presencia de la armada inglesa era habitualmente defensiva. Ni en las grandes combinaciones estratégicas, ni en el campo de batalla, parece haber ningún propósito serio de utilizar números superiores para aplastar fracciones de la flota enemiga, hacer que la disparidad numérica sea aún mayor, poner fin al imperio de los mares mediante la destrucción de la fuerza organizada que lo sostenía. Con la única y brillante excepción de Suffren, las armadas aliadas evitaron o aceptaron la acción; nunca lo impusieron. Sin embargo, mientras a la armada inglesa se le permitiera surcar los mares con impunidad, no sólo no había seguridad de que no frustraría los objetivos ulteriores de la campaña, como sucedió una y otra vez, sino que siempre existía la posibilidad de que, por Por alguna feliz posibilidad, al obtener una victoria importante, restablecería el equilibrio de fuerzas.

El hecho de que no lo haya hecho debe imputarse como falta al Ministerio inglés; pero si Inglaterra se equivocó al permitir que su flota europea cayera tan por debajo de la de los aliados, estos últimos fueron aún más culpables de no haber aprovechado el error. La parte más fuerte, al asumir la ofensiva, no puede alegar las perplejidades que explican, aunque no justifican, la dispersión indebida de fuerzas por parte de la defensa preocupada por muchos puntos.

El sesgo nacional de los franceses, que encontró expresión en la línea de acción aquí nuevamente y por última vez criticado, parece haber sido compartido tanto por el gobierno como por los oficiales navales de la época. Es la clave del rumbo de la marina francesa y, en opinión del autor, de su incapacidad para lograr resultados más sustanciales para Francia con esta guerra. Es instructivo, ya que muestra cuán fuerte es el dominio que tiene la tradición sobre las mentes de los hombres, que un grupo de marineros valientes y altamente competentes haya aceptado, aparentemente sin murmurar, un papel tan inferior para su noble profesión. También conlleva una advertencia, si estas críticas son correctas, de que las opiniones actuales y las impresiones plausibles siempre deben comprobarse exhaustivamente; porque si se equivocan funcionan fracaso seguro, [539]

y tal vez desastre.

Los oficiales franceses de aquella época tenían en gran medida esa impresión, y aún más difundida ahora en los Estados Unidos, de la eficacia de la destrucción del comercio como recurso principal en la guerra, especialmente cuando se dirigía contra un país comercial como Gran Bretaña. "En mi opinión, el medio más seguro", escribió un distinguido oficial, Lamotte-Picquet, "para conquistar a los ingleses es atacarlos en su comercio". Todos admitirán el acoso y la angustia que causa a un país una grave interferencia en su comercio. Es sin duda una operación secundaria muy importante de la guerra naval y no es probable que se abandone hasta que cese la guerra misma; pero considerada como una medida primaria y fundamental, suficiente en sí misma para aplastar a un enemigo, es probablemente un engaño, y un engaño sumamente peligroso, cuando se presenta con el fascinante atuendo de la baratura a los representantes de un pueblo. Es especialmente engañoso cuando la nación contra la cual se dirige posee, como los tenía y tiene Gran Bretaña, los dos requisitos de una potencia marítima fuerte: un comercio saludable y extendido y una marina poderosa.
Cuando los ingresos y las industrias de un país pueden concentrarse en unos pocos barcos tesoro, como la flota de los galeones españoles, tal vez se pueda cortar el tendón de la guerra de un solo golpe; pero cuando su riqueza está esparcida en miles de barcos que van y vienen, cuando las raíces del sistema se extienden a lo largo y ancho y llegan profundamente, puede soportar muchos golpes crueles y perder muchas ramas buenas sin que la vida se vea afectada. Sólo mediante el dominio militar del mar mediante un control prolongado de los centros estratégicos de comercio, tal ataque puede ser fatal; [245] y tal control puede ser arrebatado a una marina poderosa sólo combatiéndola y venciéndola. Durante doscientos años, [540] Inglaterra ha sido la gran nación comercial del mundo. Más que ninguna otra, su riqueza ha sido confiada al mar, tanto en la guerra como en la paz; sin embargo, de todas las naciones, ella ha sido la más reacia a conceder las inmunidades comerciales y los derechos de los neutrales. Considerada no como una cuestión de derecho sino de política, la historia ha justificado la negativa; y si mantiene su armada con todas sus fuerzas, el futuro sin duda repetirá la lección del pasado.

Los preliminares de la paz entre Gran Bretaña y las cortes aliadas, que pusieron fin a esta gran guerra, se firmaron en Versalles el 20 de enero de 1783, habiéndose concluido un acuerdo entre Gran Bretaña y los comisionados americanos dos meses antes, por el cual Se concedió la independencia de los Estados Unidos. Éste fue el gran resultado de la guerra. Entre los beligerantes europeos, Gran Bretaña recibió de Francia todas las islas de las Indias Occidentales que había perdido, excepto Tobago, y entregó Sta. Lucía. Se restauraron las estaciones francesas en la India; y estando Trincomalee en posesión del enemigo, Inglaterra no pudo disputar su regreso a Holanda, pero se negó a ceder Negapatam. Inglaterra entregó a España las dos Floridas y Menorca; esta última sería una pérdida grave si el poder naval de España hubiera sido suficiente para mantener su posesión; tal como estaban las cosas, volvió a caer en manos de Gran Bretaña en la siguiente guerra. También se hizo una redistribución sin importancia de los puestos comerciales en la costa occidental de África.

[541]

Triviales en sí mismas, sólo es necesario hacer un comentario sobre estos arreglos. En cualquier guerra venidera, su permanencia dependería enteramente del equilibrio del poder marítimo, de ese imperio de los mares respecto del cual la guerra no había establecido nada concluyente.

Los tratados de paz definitivos se firmaron en Versalles el 3 de septiembre de 1783.

NOTAS A PIE DE PÁGINA:

[231] Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes, vol. ii. pag. 255.

[232] Ver mapa del Océano Atlántico, p. 532.

[233] Puede decirse aquí de paso que la clave de las posesiones inglesas en lo que entonces se llamaba Florida Occidental estaba en Pensacola y Mobile, que dependían del apoyo de Jamaica; las condiciones del país, de la navegación y de la guerra continental general prohibían la ayuda del Atlántico. La fuerza militar y naval inglesa en Jamaica sólo era adecuada para la defensa de la isla y el comercio, y no podía proporcionar suficiente socorro a Florida. La captura de este último y de las Bahamas se efectuó con poca dificultad gracias a las abrumadoras fuerzas españolas, hasta quince

Se emplearon barcos de línea y siete mil tropas contra Pensacola. Estos eventos no recibirán ninguna otra mención. Su única influencia en la guerra general fue desviar a esta fuerza imponente de operaciones conjuntas con los franceses, persiguiendo España aquí, como en Gibraltar, sus propios objetivos en lugar de concentrarse en el enemigo común, una política tan miope como egoísta.

[234] En otras palabras, habiendo considerado los objetivos por los cuales los beligerantes estaban en guerra y los objetivos apropiados hacia los cuales deberían haberse dirigido sus esfuerzos militares para alcanzar esos objetivos, la discusión ahora considera cómo se deberían haber manejado las fuerzas militares; con qué medios y en qué momento se debería haber atacado el objetivo, al ser móvil.

[235] Órdenes del almirante Villeneuve a los capitanes de su flota, 20 de diciembre de 1804.

[236] Carta de Villeneuve, enero de 1805.

[237] Cartas y despachos de Lord Nelson.

[238] Vida y cartas de Lord Collingwood.

[239] Madrigueras: vida de Lord Hawke.

[240] De esto Rodney dijo: "La evacuación de Rhode Island fue la medida más fatal que podría adoptarse. Renunció al mejor y más noble puerto de Estados Unidos, desde donde escuadrones, en cuarenta y ocho horas, podían bloquear las tres ciudades capitales de Estados Unidos. , a saber, Boston, Nueva York y Filadelfia." Vale la pena leer la carta completa, privada para el Primer Lord del Almirantazgo. (Vida de Rodney, vol. II. P. 429.)

[241] La pérdida de Sta. Lucía no se opone a esta afirmación, que se debe a la feliz audacia y habilidad del almirante inglés y a la incapacidad profesional del comandante de la muy superior flota francesa.

[242] El plan de campaña trazado por el Directorio para Bruix se volvió imposible de ejecutar; la demora en la unión de las escuadras francesa y española permitió a Inglaterra concentrar sesenta barcos en el Mediterráneo.—Troude, vol. III. pag. 158.

[243] Los escuadrones combinados de Francia y España, al mando de Bruix, llegaron a Brest a su regreso sólo veinticuatro horas antes que Lord Keith, que los había seguido desde el Mediterráneo. (James: Historia naval de Gran Bretaña).

[244] En esta declaración no se pasan por alto los altos logros profesionales de muchos de los oficiales franceses. La calidad del personal se vio diluida por un elemento inferior, debido al número insuficiente de buenos hombres. "El personal de nuestras tripulaciones se había visto gravemente afectado por los acontecimientos de la campaña de 1779. A principios de 1780 era necesario desarmar algunos barcos o aumentar la proporción de soldados que entraban en la composición de las tripulaciones. El Ministro adoptó esta última alternativa. Nuevos regimientos, provenientes del ejército terrestre, fueron puestos a disposición de la marina. El cuerpo de oficiales, lejos de ser numeroso al comienzo de las hostilidades, se había vuelto completamente insuficiente. El contralmirante de Guichen encontró a los mayores dificultad para formar los complementos, tanto de oficiales como de tripulaciones, para su escuadra. Se hizo a la mar el 3 de febrero con barcos "mal tripulados", como escribió al ministro. (Chevalier: Hist. de la Marine Française, p. 184.) "Durante la última guerra [de 1778] habíamos encontrado grandes dificultades para suministrar oficiales a nuestros barcos. Si hubiera sido fácil nombrar almirantes, comodoros y capitanes , había sido imposible cubrir las vacantes provocadas por muerte, enfermedad o ascenso entre los oficiales del grado de teniente y alférez." (Caballero: Marine Française sous la République, p. 20.)

[245] El centro vital del comercio inglés se encuentra en las aguas que rodean las Islas Británicas; y como el Reino Unido ahora depende en gran medida de fuentes externas de suministro de alimentos, se deduce que Francia es la nación más favorablemente situada para hostigarlo mediante la destrucción del comercio, debido a su cercanía y posesión de puertos tanto en el Atlántico como en el Atlántico. Mar del Norte. De ellos surgieron los corsarios que en el pasado se aprovechaban de la navegación inglesa. La posición es ahora más fuerte que antes, ya que Cherburgo presenta un buen puerto en el Canal de la Mancha del que Francia careció en las antiguas guerras. Por otra parte, el vapor y los ferrocarriles han hecho que los puertos de las costas septentrionales del Reino Unido estén más disponibles, y el transporte marítimo británico no necesita, como antes, centrarse en el Canal.

Se ha concedido mucha importancia a las capturas realizadas durante las maniobras de finales del verano (1888) por cruceros en el Canal de la Mancha y sus alrededores. Estados Unidos debe recordar que esos cruceros se encontraban cerca de sus puertos de origen. Su línea de suministro de carbón puede haber sido de doscientas millas; Sería muy diferente mantenerlos en actividad a tres mil millas de casa. El suministro de carbón, o de instalaciones tales como la limpieza del fondo o las reparaciones necesarias, en tal caso, sería tan hostil para Gran Bretaña, que bien puede dudarse si alguna nación neutral vecina lo haría.

permitirles.

La destrucción del comercio por parte de cruceros independientes depende de una amplia difusión de la fuerza. La destrucción del comercio mediante el control de un centro estratégico por una gran flota depende de la concentración de fuerza. Considerada como una operación primaria, no secundaria, la primera está condenada y la segunda justificada por la experiencia de siglos.

ÍNDICE.

ToC

Errores tipográficos corregidos en el texto:

Página 180: "No cabe duda de que un eficaz" se sustituye por "No cabe duda de que es eficaz"

Página 261: perseverancia reemplazada por perseverancia

Página 326: Gran Bretaña reemplazada por Gran Bretaña

Página 551: Caribe reemplazado por Caribe

Página 553: Orleans reemplazada por Orleans (dos veces)

Página 554: Hogue reemplazado por Hougue

Página 556: Caribe reemplazado por Caribe

POR FAVOR LEA ESTO ANTES DE DISTRIBUIR O UTILIZAR ESTE TRABAJO

Para proteger la misión del Proyecto Gutenberg-tm de promover la distribución gratuita de trabajos electrónicos, al usar o distribuir este trabajo (o cualquier otro trabajo asociado de alguna manera con la frase "Proyecto Gutenberg"), usted acepta cumplir con todos los términos de la licencia completa del Proyecto Gutenberg-tm (disponible con este archivo o en línea en http://www.gutenberg.org/license).

Sección 1. Condiciones generales de uso y redistribución de obras electrónicas del Proyecto Gutenberg-tm

1.A. Al leer o utilizar cualquier parte de este trabajo electrónico del Proyecto Gutenberg-tm, usted indica que ha leído, comprendido, aceptado y aceptado todos los términos de este acuerdo de licencia y propiedad intelectual (marca registrada/derechos de autor). Si no acepta cumplir con todos los términos de este acuerdo, debe dejar de usar y devolver o destruir todas las copias de los trabajos electrónicos del Proyecto Gutenberg-tm que tenga en su poder.

Si pagó una tarifa para obtener una copia o acceso a un trabajo electrónico del Proyecto Gutenberg-tm y no acepta estar sujeto a los términos de este acuerdo, puede obtener un reembolso de la persona o entidad a quien pagó el tarifa según lo establecido en el párrafo 1.E.8.

1.B. "Proyecto Gutenberg" es una marca registrada. Sólo puede ser utilizado o asociado de cualquier manera con un trabajo electrónico por personas que acepten estar sujetos a los términos de este acuerdo. Hay algunas cosas que puede hacer con la mayoría de los trabajos electrónicos del Proyecto Gutenberg-tm incluso sin cumplir con los términos completos de este acuerdo. Véase el párrafo 1.C a continuación. Hay muchas cosas que puede hacer con las obras electrónicas del Proyecto Gutenberg-tm si sigue los términos de este acuerdo y ayuda a preservar el acceso futuro gratuito a las obras electrónicas del Proyecto Gutenberg-tm. Véase el párrafo 1.E a continuación.

1.C. La Fundación del Archivo Literario del Proyecto Gutenberg ("la Fundación" o PGLAF) posee los derechos de autor de la compilación de la colección de obras electrónicas del Proyecto Gutenberg-tm. Casi todas las obras individuales de la colección son de dominio público en los Estados Unidos. Si una obra individual es de dominio público en los Estados Unidos y usted se encuentra en los Estados Unidos, no reclamamos el derecho de impedirle copiar, distribuir, ejecutar, exhibir o crear obras derivadas basadas en la obra, siempre que Se eliminan todas las referencias al Proyecto Gutenberg. Por supuesto, esperamos que apoye la misión del Proyecto Gutenberg-tm de promover el libre acceso a obras electrónicas compartiendo libremente las obras del Proyecto Gutenberg-tm de conformidad con los términos de este acuerdo para mantener el nombre del Proyecto Gutenberg-tm asociado con la obra. . Puede cumplir fácilmente con los términos de este acuerdo manteniendo este trabajo en el mismo formato con su licencia completa del Proyecto Gutenberg-tm adjunta cuando lo comparta sin cargo con otros.

1.D. Las leyes de derechos de autor del lugar donde se encuentra también rigen lo que puede hacer con este trabajo. Las leyes de derechos de autor en la mayoría de los países están en constante estado de cambio. Si se encuentra fuera de los Estados Unidos, consulte las leyes de su país además de los términos de este acuerdo antes de descargar, copiar, mostrar, realizar, distribuir o crear trabajos derivados basados en este trabajo o cualquier otro trabajo del Proyecto Gutenberg-tm. La Fundación no hace ninguna declaración sobre el estado de los derechos de autor de ninguna obra en ningún país fuera de los Estados Unidos.

1.E. A menos que haya eliminado todas las referencias al Proyecto Gutenberg:

1.E.1. La siguiente oración, con enlaces activos u otro acceso inmediato a la Licencia completa del Proyecto Gutenberg-tm debe aparecer de manera destacada siempre que cualquier copia de un trabajo del Proyecto Gutenberg-tm (cualquier trabajo en el que aparezca la frase "Proyecto Gutenberg", o con al que está asociada la frase "Proyecto Gutenberg") se accede, se muestra, se realiza, se visualiza, se copia o se distribuye:

Este libro electrónico es para uso de cualquier persona en cualquier lugar, sin costo alguno y casi sin restricciones de ningún tipo. Puede copiarlo, regalarlo o reutilizarlo según los términos de la Licencia del Proyecto Gutenberg incluida con este libro electrónico o en línea en www.gutenberg.org.

1.E.2. Si una obra electrónica individual del Proyecto Gutenberg-tm se deriva del dominio público (no contiene un aviso que indique que se publicó con permiso del titular de los derechos de autor), la obra se puede copiar y distribuir a cualquier persona en los Estados Unidos sin pagar ningún honorarios o cargos. Si está redistribuyendo o proporcionando acceso a una obra

con la frase "Proyecto Gutenberg" asociada o que aparece en el trabajo, debe cumplir con los requisitos de los párrafos 1.E.1 a 1.E.7 u obtener permiso para el uso del trabajo y el Proyecto Gutenberg-tm. marca registrada según lo establecido en los párrafos 1.E.8 o 1.E.9.

1.E.3. Si un trabajo electrónico individual del Proyecto Gutenberg-tm se publica con el permiso del titular de los derechos de autor, su uso y distribución deben cumplir con los párrafos 1.E.1 a 1.E.7 y cualquier término adicional impuesto por el titular de los derechos de autor. Se vincularán términos adicionales a la Licencia del Proyecto Gutenberg-tm para todos los trabajos publicados con el permiso del titular de los derechos de autor que se encuentra al comienzo de este trabajo.

1.E.4. No desvincule, separe ni elimine los términos completos de la licencia del Proyecto Gutenberg-tm de este trabajo, ni ningún archivo que contenga una parte de este trabajo o cualquier otro trabajo asociado con el Proyecto Gutenberg-tm.

1.E.5. No copie, muestre, ejecute, distribuya o redistribuya este trabajo electrónico, o cualquier parte de este trabajo electrónico, sin mostrar de manera destacada la oración establecida en el párrafo 1.E.1 con enlaces activos o acceso inmediato a los términos completos del Proyecto. Licencia Gutenberg-tm.

1.E.6. Puede convertir y distribuir este trabajo en cualquier formato binario, comprimido, marcado, no propietario o propietario, incluido cualquier formato de procesamiento de textos o hipertexto. Sin embargo, si proporciona acceso o distribuye copias de un trabajo del Proyecto Gutenberg-tm en un formato que no sea "Plain Vanilla ASCII" u otro formato utilizado en la versión oficial publicada en el sitio web oficial del Proyecto Gutenberg-tm (www.gutenberg. org), debe, sin costo, tarifa o gasto adicional para el usuario, proporcionar una copia, un medio para exportar una copia, o un medio para obtener una copia a pedido, del trabajo en su original "Plain Vanilla ASCII" u otra forma. Cualquier formato alternativo debe incluir la Licencia completa del Proyecto Gutenberg-tm como se especifica en el párrafo 1.E.1.

1.E.7. No cobre una tarifa por acceder, ver, exhibir, ejecutar, copiar o distribuir cualquier obra del Proyecto Gutenberg-tm a menos que cumpla con el párrafo 1.E.8 o 1.E.9.

1.E.8. Puede cobrar una tarifa razonable por las copias, el acceso o la distribución de los trabajos electrónicos del Proyecto Gutenberg-tm, siempre que

- Usted paga una tarifa de regalías del 20% de las ganancias brutas que obtiene el uso de las obras del Proyecto Gutenberg-tm se calcula utilizando el método que ya utiliza para calcular sus impuestos aplicables. La tarifa se debe al propietario de la marca comercial Project Gutenberg-tm, pero él ha aceptado donar regalías según este párrafo a la Fundación del Archivo Literario del Proyecto Gutenberg. Los pagos de regalías deben pagarse dentro de los 60 días siguientes a cada fecha en la que prepare (o esté legalmente obligado a preparar) sus declaraciones de impuestos periódicas. Los pagos de regalías deben marcarse claramente como tales y enviarse a la Fundación del Archivo Literario del Proyecto Gutenberg a la dirección especificada en la Sección 4, "Información sobre donaciones a la Fundación del Archivo Literario del Proyecto Gutenberg".

- Proporcionas un reembolso completo de cualquier dinero pagado por un usuario que notifique informarle por escrito (o por correo electrónico) dentro de los 30 días siguientes a la recepción que no está de acuerdo con los términos de la Licencia completa del Proyecto Gutenberg-tm. Debe exigir a dicho usuario que devuelva o destruya todas las copias de las obras que posea en un medio físico e interrumpa todo uso y acceso a otras copias de las obras del Proyecto Gutenberg-tm.

- Usted proporciona, de conformidad con el párrafo 1.F.3, un reembolso completo de cualquier dinero pagado por una obra o una copia de reemplazo, si se descubre un defecto en la obra electrónica y se le informa dentro de los 90 días posteriores a la recepción de la obra. .

- Cumple con todos los demás términos de este acuerdo para la distribución gratuita de las obras del Proyecto Gutenberg-tm.

1.E.9. Si desea cobrar una tarifa o distribuir una obra electrónica o un grupo de obras del Proyecto Gutenberg-tm en términos diferentes a los establecidos en este acuerdo, debe obtener permiso por escrito tanto de la Fundación del Archivo Literario del Proyecto Gutenberg como de Michael Hart, el propietario de la marca comercial Project Gutenberg-tm. Comuníquese con la Fundación como se establece en la Sección 3 a continuación.

1.F.

1.F.1. Los voluntarios y empleados del Proyecto Gutenberg dedican un esfuerzo considerable a identificar, investigar los derechos de autor, transcribir y corregir obras de dominio público al crear la colección del Proyecto Gutenberg-tm. A pesar de estos esfuerzos, las obras electrónicas del Proyecto Gutenberg-tm y el medio en el que pueden almacenarse pueden contener "defectos", como, entre otros, datos incompletos, inexactos o corruptos, errores de transcripción, derechos de autor u otros derechos de propiedad intelectual. infracción de propiedad, un disco u otro medio defectuoso o dañado, un virus informático o códigos informáticos que dañen o no puedan ser leídos por su equipo.

1.F.2. GARANTÍA LIMITADA, RENUNCIA DE DAÑOS - Excepto por el "Derecho de Reemplazo o Reembolso" descrito en el párrafo 1.F.3, la Fundación del Archivo Literario del Proyecto Gutenberg, el propietario de la marca registrada del Proyecto Gutenberg-tm y cualquier otra parte que distribuya un Proyecto Gutenberg-tm trabajo electrónico bajo este acuerdo, renuncia a toda responsabilidad ante usted por daños, costos y gastos, incluidos los honorarios legales. USTED ACEPTA QUE NO TIENE RECURSOS POR NEGLIGENCIA, RESPONSABILIDAD ESTRICTA, INCUMPLIMIENTO DE GARANTÍA O INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO EXCEPTO LOS ESTIPULADOS EN EL PÁRRAFO F3. USTED ACEPTA QUE LA FUNDACIÓN, EL PROPIETARIO DE LA MARCA REGISTRADA Y CUALQUIER DISTRIBUIDOR BAJO ESTE ACUERDO NO SERÁN RESPONSABLES ANTE USTED POR DAÑOS REALES, DIRECTOS, INDIRECTOS, CONSECUENCIALES, PUNITIVOS O INCIDENTALES AUNQUE USTED AVISE LA POSIBILIDAD DE DICHOS

DAÑO.

1.F.3. DERECHO LIMITADO DE REEMPLAZO O REEMBOLSO: si descubre un defecto en este trabajo electrónico dentro de los 90 días posteriores a su recepción, puede recibir un reembolso del dinero (si corresponde) que pagó por él enviando una explicación por escrito a la persona que recibió el trabajo de. Si recibió la obra en soporte físico, deberá devolver el soporte con su explicación por escrito. La persona o entidad que le proporcionó el trabajo defectuoso puede optar por proporcionarle una copia de reemplazo en lugar de un reembolso. Si recibió el trabajo electrónicamente, la persona o entidad que se lo proporcione puede optar por brindarle una segunda oportunidad de recibir el trabajo electrónicamente en lugar de un reembolso. Si la segunda copia también está defectuosa, podrá exigir un reembolso por escrito sin más oportunidades de solucionar el problema.

1.F.4. Excepto por el derecho limitado de reemplazo o reembolso establecido en el párrafo 1.F.3, este trabajo se le proporciona "TAL CUAL", SIN NINGUNA OTRA GARANTÍA DE NINGÚN TIPO, EXPRESA O IMPLÍCITA, INCLUYENDO PERO NO LIMITADO A GARANTÍAS DE COMERCIABILIDAD O IDONEIDAD PARA CUALQUIER FINALIDAD.

1.F.5. Algunos estados no permiten renuncias de ciertas garantías implícitas o la exclusión o limitación de ciertos tipos de daños.
Si cualquier exención de responsabilidad o limitación establecida en este acuerdo viola la ley del estado aplicable a este acuerdo, el acuerdo se interpretará para hacer la máxima exención de responsabilidad o limitación permitida por la ley estatal aplicable. La invalidez o inaplicabilidad de cualquier disposición de este acuerdo no anulará las disposiciones restantes.

1.F.6. INDEMNIZACIÓN: Usted acepta indemnizar y eximir a la Fundación, al propietario de la marca registrada, a cualquier agente o empleado de la Fundación, a cualquier persona que proporcione copias de los trabajos electrónicos del Proyecto Gutenberg-tm de conformidad con este acuerdo y a cualquier voluntario asociado con la producción, promoción y distribución. de las obras electrónicas del Proyecto Gutenberg-tm, exenta de toda responsabilidad, costos y gastos, incluidos los honorarios legales, que surjan directa o indirectamente de cualquiera de los siguientes actos que usted haga o cause que ocurra: (a) distribución de este o cualquier Proyecto Gutenberg-tm. tm trabajo, (b) alteración, modificación o adiciones o eliminaciones a cualquier trabajo del Proyecto Gutenberg-tm, y (c) cualquier Defecto que usted cause.

Sección 2. Información sobre la Misión del Proyecto Gutenberg-tm

El Proyecto Gutenberg-tm es sinónimo de distribución gratuita de obras electrónicas en formatos legibles por la más amplia variedad de computadoras, incluidas computadoras obsoletas, antiguas, de mediana edad y nuevas. Existe gracias a los esfuerzos de cientos de voluntarios y donaciones de personas de todos los ámbitos de la vida.

Los voluntarios y el apoyo financiero para brindarles la asistencia que necesitan son fundamentales para alcanzar los objetivos del Proyecto Gutenberg-tm y garantizar que la colección del Proyecto Gutenberg-tm permanezca disponible gratuitamente para las generaciones venideras. En 2001, se creó la Fundación Archivo Literario del Proyecto Gutenberg para proporcionar un futuro seguro y permanente al Proyecto Gutenberg-tm y a las generaciones futuras.